

GEORSA

LOS TEMAS
DEL MOMENTO

G.P. DE SUDAFRICA:
¿SI O NO?

LOS EQUIPOS PARA
EL MUNDIAL '86

¿OTRA VEZ

REUTEMANN

TODA LA VERDAD



N° 1004 del 26 de septiembre al 2 de octubre de 1985 - Argentina: ★ 1,20 - Uruguay: N\$ 130 - Paraguay: Gs 1.300

Las Revistas de Mauro

EL "LIBRO DE PASES" DE LA FORMULA UNO, AL DIA Y DE NUEVO EL "VIEJO" RU

VUELVE REUTEMANN & VERDADERO O FALSO

Un día antes que al circuito de Brands Hatch arribasen los pilotos de la carrera de Endurance, los mecánicos de Lancia y Porsche, pudieron apreciar un espectáculo inesperado: un Lotus de F-1 llevando el número 11 que en 1985 corresponde a De Angelis, cumplió varios giros en pista, aunque a velocidad más bien reducida, y al volante... Derek Warwick, piloto de Renault. Sobre el coche, tanto como para que no quedaran dudas, estaba escrito precisamente el nombre de Warwick, y eso puede significar sólo una cosa: el inglés será compañero de equipo de Senna en el Mundial 1986. Hasta ahora ninguna comunicación oficial ha anunciado la contratación de Derek, pero la cosa aparece clara. Y es probable que Lotus se haya visto obligado a correr el riesgo de revelar el hecho, debido a necesidades fotográficas acaso impuestas por el "sponsor", a causa de requerimientos publicitarios.

En cuanto a los demás, hasta hoy sabemos con seguridad que Ferrari confirmó a sus dos pilotos (ver recuadro aparte), que McLaren tendrá a Prost y Rosberg, Williams a Piquet y Mansell, así como Lotus a Senna y Warwick.

Desaparecida Renault, de las escuadras de primer plano sólo Brabham no ha dicho aún nada oficial. De todas formas, la dupla italiana De Angelis-Patrese parece la más probable. Sin embargo, eso no significa que Brabham no prepare alguna otra sorpresa como es su tradición. Bernie Ecclestone nos ha habituado a

no hacer suposiciones basadas solamente en indicios vagos. Y también esta vez esperamos, antes de aventurar afirmaciones. Lo que parece seguro es que De Angelis será primer piloto de Brabham. Por su lado, Riccardo Patrese parece seguro, pero también lo parece De Cesaris, que afirma haber tenido buenos contactos...

Y luego, saltó nuevamente a la consideración general también el nombre de Carlos Alberto Reutemann, lo que ha sorprendido a mucha gente. A ciencia cierta, no sabemos cómo fue que nació la versión según la cual "Lole" concretaría un regreso que sería bastante sorprendente. Un gran retorno fue el logrado por Lauda, pero ese resultó un hecho excepcional y no repetible. El de Jones, por ejemplo, no creemos que dé los mismos dividendos que el de Niki. Y francamente no vemos cómo Reutemann —con más edad que ellos, además— pueda reinserirse en un mundo que ha cambiado tanto desde que él lo dejó en 1982. Asimismo, tengamos también en cuenta que en 1986 habrá menos máquinas de F-1 en pista, y que son muchos los pilotos que andan dando vueltas por ahí... Aunque, es claro, faltan nombres del fuste del de "Lole", especialmente ahora que Lauda se va.

No sirve tampoco la teoría de la voluntad de los patrocinantes de Brabham, pues, en realidad, sabemos que ni Olivetti ni Pirelli han contemplado jamás la posibilidad de Reutemann; más aún: Pirelli lo descarta formalmente

Sin embargo, sabemos que Carlos se encuentra actualmente en Europa con motivo, entre otras cosas, de una invitación cursada por su ex "team manager" Frank Williams a fin de que se sienta en uno de los Williams-Honda del equipo y lo pruebe, tanto como para comentar sus impresiones y despuntar el vicio... La oportunidad bien puede ser propicia para que el argentino produzca algún acercamiento firme, si es que, además del interés que lo anima por la F-1 —que jamás se agotó e incluso se ha intensificado en los últimos tiempos—, existe verdaderamente alguno hacia él por parte de un team de buen nivel.

Por otra parte, quedan abiertas todas las especulaciones posibles sobre quiénes conducirán los Ligier, los Arrows, los Tyrrell, los RAM y los Osella, mientras que todavía no se sabe si los Alfa Romeo seguirán en 1986. Al respecto, se esperan decisiones en estos días, también porque la Euroracing tiene que saber si continúa

En cuanto a Toleman, parece que tendrá motores BMW, con la asistencia de Heini Mader, como ocurre con Arrows. Y mantendrá a Teo Fabi, agregándosele otro piloto. Se decía que podía ser Cheever —que, además, es americano...—, pero las últimas noticias dicen que Eddie habría sido descartado.

Probablemente en los próximos días y, especialmente, dentro de dos fines de semana, de nuevo en Brands Hatch, tengamos ideas más claras.

Franco Lini



ENDURANCE

BRANDS HATCH, ESPECTACULAR

Una jornada distinta, en Inglaterra, con los ingleses apinados bajo un inusual sol, en el circuito de Brands Hatch, para ver los "Mil Kilómetros" del Campeonato Mundial de Endurance. Un hermoso día y una hermosa carrera, que en la primera hora fue interesante y movida, con siete máquinas una tras otra y cambiando posiciones constantemente: los tres Porsche oficiales, los dos Lancia oficiales y los dos Jaguar, también de fábrica. Siete máquinas en batalla hacían la carrera muy pareja, confirmando las previsiones. Luego, la renuncia de los Jaguar por roturas de motor restó interés. Así la lucha quedó circunscripta a Porsche y Lancia. Estos últimos autos estuvieron en cabeza en la parte inicial, pero los Porsche pudieron seguirles el ritmo, porque un inconveniente se hizo sentir rápidamente: el calor. El inesperado clima sorprendió mal parados a Lancia y a Michelin, provocando una pérdida de tiempo de dos segundos por vuelta con respecto al clima frío. Sumado a esto la exigencia extra para los frenos, la desventaja se mantuvo con respecto a los Porsche, pudiendo al final clasificarse delante del tercer Porsche oficial.

Para entender la posición de los Lancia, hay que saber que penaron tras una colisión entre los autos de Patrese y De Cesaris, más un ulterior retardo de Patrese, que perdió una vuelta para cambiar un escape. Quedó para los

italianos la satisfacción de la vuelta más veloz de la carrera, obtenida por De Cesaris en 1m19s11 a 191 km/h.

La temperatura elevada se hizo sentir también en la programación electrónica de la alimentación y el encendido. Esto afectó menos a los italianos, que a los Porsche, siendo los autos alemanes los que mayor consumo tuvieron en carrera, lo que ayudó a que Andrea De Cesaris (que retomaba a esta especialidad después de largo tiempo) se llevara el tercer lugar.

Sobre la parte final, el Porsche de Bell-Stuck prevaleció sobre el de Tok-Mass, por lo que los primeros se han colocado en posición favorable para recibir el título de campeones del mundo, que será doble, ya que ambos obtuvieron los mismos resultados durante el año por correr siempre juntos.

En la cilindrada inferior, el Alba-Carma de Facetti-Finotto terminó séptimo, después de haber podido ganar la carrera, pero un exceso de consumo lo obligó a estar detenido en el box largo tiempo, siendo pasado por la Eccosse-Cosworth de Mallock-Wilds.

NOVEDADES PARA EL '86

Los representantes de los equipos de Endurance tuvieron una reunión para pulir la propuesta que elevarán al Comité Ejecutivo de la FISA con vistas a la temporada '86.

Según lo que trascendió, se reducirá la duración de las carreras, llevándolas de 1.000 a poco más de 300 kilómetros, y se pedirá una nueva definición de las máquinas, que serán llamadas Sport, en lugar de las actuales siglas C1 y C2.

MOR:



Foto 1: Carlos Reutemann, ¿segundo piloto de Brabham?, difícil puesto que Patrese aparece como el más firme candidato.



Foto 2: Riccardo Patrese estaría sobre el Brabham número 2 de la escudería de Benio Ecclestone.

Foto 3: Prácticamente confirmado en Lotus como piloto número dos, secundando al brasileño Senna, Derek Warwick.

FORMULA UNO

FERRARI SEGUIRA CON ALBORETO Y JOHANSSON

Enzo Ferrari decidió terminar con los rumores, conjeturas y suposiciones que en las últimas semanas se habían tejido en torno a la constitución de su equipo para la próxima temporada. Y la mejor manera de hacerlo fue anunciando oficialmente los nombres de quienes lo integrarán durante el campeonato 1986, y que no serán otros que **Michele Alboreto** y **Stefan Johansson**, es decir los mismos que actualmente lo integran.

Esta determinación que, por encima del mal momento que atraviesa la escudería italiana, significa una muestra de confianza en las condiciones de sus pilotos, se conoció oficialmente en Maranello, el pasado viernes, luego de una larga entrevista mantenida por don Enzo con Alboreto y Johansson. Durante la misma, el veterano constructor analizó junto a sus pilotos, los magros desempeños cumplidos por sus autos en las últimas competencias y que determinaron una notable reducción en las aspiraciones que Alboreto aun tiene para lograr el título mundial.

Esta confirmación de Alboreto y Johansson llegó en un momento especial. Es que racionamente se había hablado de otros nombres para ocupar, al menos, una de dichas plazas. Entre ellos, el del brasileño **Ayrton Senna**, de quien **Giovanni Agnelli** había confesado su deseo de verlo integrar el equipo Ferrari, y el del italiano **Andrea De Cesaris**, que incluso visitó personalmente la fábrica de Maranello. La confirmación de los actuales pilotos de Ferrari ratifica, por un lado, la continuidad de Senna en Lotus, y también la incertidumbre en torno al futuro deportivo de De Cesaris, quien ahora apuntaría su objetivo hacia el equipo **Brabham**.

Asimismo, en la semana que pasó se confirmó la existencia de un auto Ferrari listo para intervenir el próximo año en el certamen estadounidense del **CART**. Un auto que, según se anticipa, será confiado a **Bobby Rahal**, quien tenía previsto comenzar con los ensayos en los últimos días, pero que debió postergarlos al surgir problemas con el suministro de los neumáticos.

FORMULA 3000

DANNER CAMPEON

Christian Danner se convirtió, el pasado domingo, en el primer campeón que entrega la Fórmula 3000. Y un campeón que llegó al título de la manera ideal, es decir, ganando la última carrera del certamen, que fue la definitiva y que tuvo lugar en el circuito inglés de **Donington**. El piloto alemán, sobre un **March 85C**, con asistencia semiformal, relegó a dos unidades similares a cargo del suizo **Marlo Hytten**, el mismo que fuera, en algunas carreras de la temporada, coequipier de **Juan Manuel Fangio**, y el italiano **Ivan Capelli**.

Danner sumó así 52 puntos que, junto con los retrasos de los hombres de Ralt, el neocelandés **Mike Thackwell** y el dinamarqués **John Nielsen** —los otros aspirantes a la corona— lo instalaron definitivamente al tope de las posiciones del certamen. Danner, que con la del domingo conquistó su cuarta victoria de la temporada (las anteriores habían sido en **Pau**, **Dijon** y **Zandvoort**), obtuvo de esta manera su primera conquista destacada en el automovilismo internacional, que se agrega a su reciente debut en la **Fórmula Uno**, producido en Bélgica sobre el **Zakspeed**. Asimismo, le dio al automovilismo alemán una alegría, que le llega tras las trágicas desapariciones sufridas recientemente, de dos de sus principales pilotos, **Manfred Winkelhock** y **Stefan Bellof**.

Todo esto, para alentar las transmisiones televisivas y permitir al público una mejor identificación de los autos. Y una noticia que ha sido recibida en las últimas horas indica que Porsche reducirá notablemente su participación oficial en 1986, limitándose a las carreras de **Silverstone**, **Spa**, **Monza** y 24 horas de **Le Mans**, dejando a los equipos semiformales la responsabilidad de defender el nombre de la marca.

Franco Liri

CLASIFICACION

Circuito de Brands Hatch, de 4,026 km, 238 vueltas. Recorrido total: 958 km.
22-8-85

POS.	PILOTOS	MARCA	TIEMPO	VTAS.
1º	Bell-Stuck	Porsche 962	5h33m02s72/100	238
2º	Ickx-Mass	Porsche 962	a 12m04s	238
3º	Walleck-Baldi-De Cesaris	Lancia		a 5 vueltas
4º	Patrese-Nannini	Lancia		a 5 vueltas
5º	Holbert-Schuppan	Porsche 956		a 7 giros
6º	Mallock-Wilds	Eccosse - Cosworth		a 20 vueltas
7º	Facetti-Finotto-Copelli	Alfa-Caroma		a 21 vueltas

CORSA SE MUDO

Desde el pasado lunes 23 de septiembre, Editorial Abril cambió de domicilio. Por eso, para quienes de un modo u otro están ligados con nuestra Editorial o con **CORSA**, una de sus revistas, les informamos que nos hemos instalado en:

**AVENIDA BELGRANO 624 - 6º PISO,
CODIGO POSTAL 1092, CAPITAL
FEDERAL. TELEFONO: 30-7891 AL 99**

UN TOQUE Y VOLVEM

Fernandino, Urrutia y Bergallo se mantuvieron indemnes, pero los roces, piñas y raspones fueron los protagonistas en estas pruebas del Campeonato Argentino de Pilotos y las clases 2 y 3 del Turismo.

Texto y fotos: Eduardo Enrique Neira.



Por lo general, tanto los espectáculos dados por el C.A.P. como por el Turismo muestran paridad de autos y pilotos, lo cual convierte a sus carreras en algo interesante para ser visto. Los roces, a veces inevitables, son ingrediente habitual en ellas. Lógico, en el radio ideal de una curva entra un auto por vez y las discusiones por la cuerda terminan, normalmente, con trabajo para el chapista y plásticos diseminados a lo largo de cada circuito. Pues bien, este pasado domingo en Resistencia los roces y "loques mágicos" estuvieron a la orden del día. No porque los "chicos" se hayan desatado, sino por una sencillísima razón: **bajo la lluvia conducir no es fácil, y son muchos quienes en vez de manejar sus respectivos autos de carrera, los apuntan.** Pónganse en su lugar. El

"spray" que levantan las gomas del auto que precede se convierte en una verdadera nube que impide ver más allá de las narices. A eso agréguele: junto con el barro, los parabrisas picados, el auto que se desliza, las gomas que se gastan, los limpiaparabrisas que no dan abasto, la gran velocidad, la disputa por un puesto... y tendrán una idea. ¡Atent! solamente una aproximación a lo que es conducir bajo esas condiciones. Una de las pocas guías que pueden seguir estos infortunados mortales son las luces de stop del auto que circula adelante, pero sirve tan sólo como referencia no demasiado confiable. Así se corrió en el circuito N° 2 del Autódromo Regional del Nordeste. Un infierno, pero mojado.

"Cada vez que venimos acá -nos decían- llueve. Si parece mentira,

che". El viernes y el sábado ni sospechas se tenían del agua que todo lo invadiría a partir de las 6.30 horas del domingo. Días radiantes, algo calurosa pero soportables, cielo límpido y ni una pizca de nubes.

C.A.P.

"Creía que tenía el mejor tiempo, ya que en mi box me tomaron un registro excelente en la clasificación, pero resultó que Silvio Oltra lo bajó en tres décimas, de acuerdo a lo que dijeron los cronometristas del A.C.A. Pero no me preocupaba mucho... la final, si podía picar en punta, la tenía resuelta..." Fernandino sabía lo que decía. La cuestión era concretar una serie excelente. Y en lo posible girar en solitario. Al cabo de la se-

gunda batería, donde corrió, la cuestión estaba lista. Su tiempo en la serie fue diez segundos plus inferior al de la primera, disputada entre Oltra, Cocho López y Del Rio. "Cacho" Rodríguez Masili, que corrió en la misma serie que Fernandino, poco pudo hacer con unos neumáticos, algamos, poco aptos para las circunstancias. Sin embargo, lo suyo en clasificación sorprendió a algunos, aunque se sepa que cuando las circunstancias se le dan, Masili es una especie de saeta.

Cuando el domingo a la mañana amaneció con rayos y centellas, el primer pensamiento de todos fue: "tengo que ablandar la suspensión". La cuestión no es sencilla. ¿Cómo ablandar? ¿Qué parámetros usar? Porque la mayoría no posee experiencia en pruebas para acertar con el punto adecua-

OS...

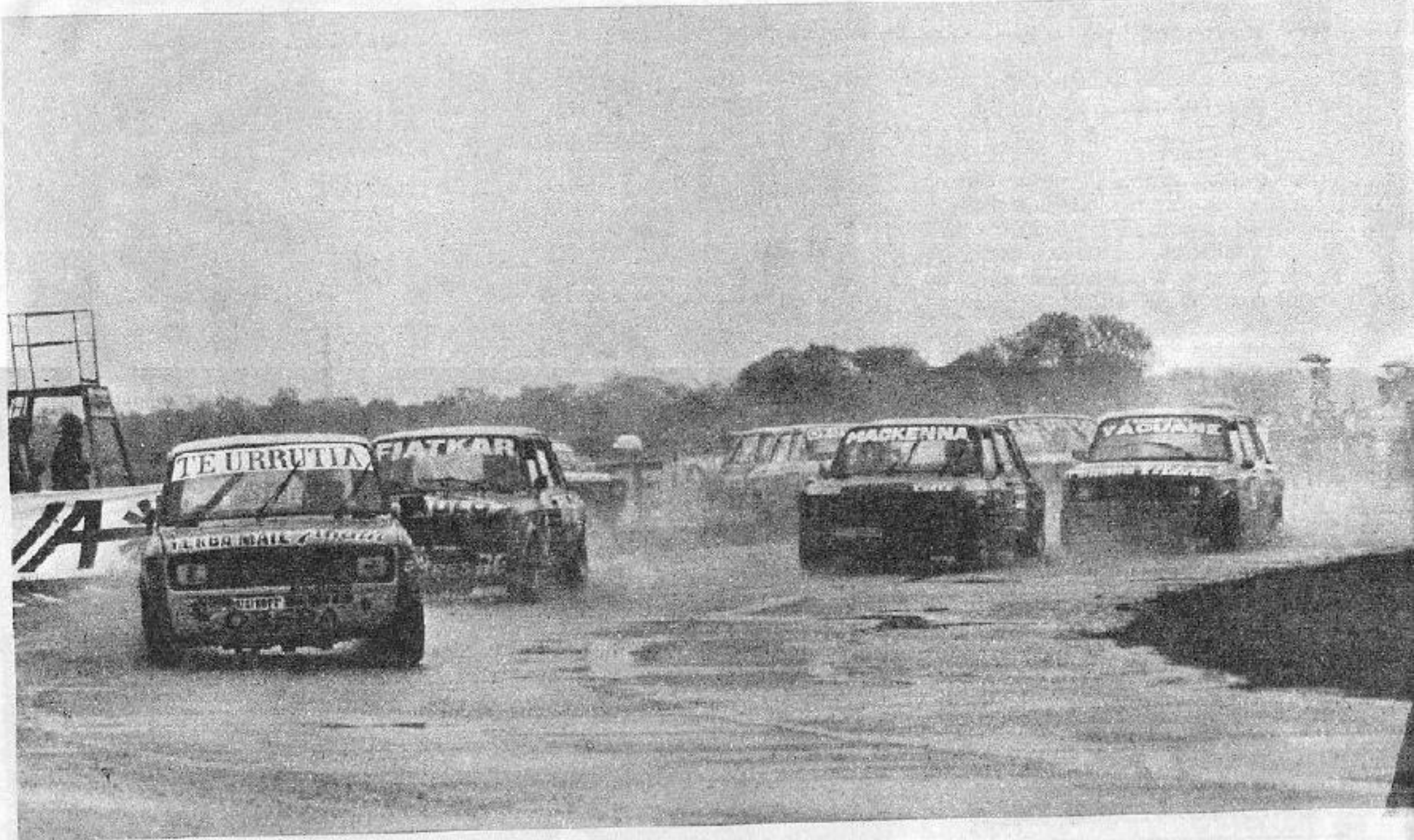


Foto mayor: largada de la final del C.A.P. Fernando comienza su escapada del malón que lo persigue. Otra, Lavari, López, Mustafá (ropeado por el "spray"), Der Ohanessian y Del Río, **Arriba derecha:** uno de los tantos toques del domingo pasado. Fueron de los más comunes... **Abajo derecha:** Segunda curva de la final de la clase dos: adelante Urrutia y Guiral, quienes escaparon intactos; Serravalle y Pemía, que los siguen, no tendrían tanta suerte.

Glover

GUANTES DEPORTIVOS Y DE VESTIR

VENTAS POR MAYOR
Y MENOR

DEPORTIVOS: GOLF - SKI - MOTO - ARQUERO - POLO - EQUITACION - AUTOMOVILISMO - etc.
VESTITO: CUERO CARPINCHO - CABRITILLA - FORRADOS CON NUTRIA - FRIZA - etc.

Administración y ventas: Paraguay 516 - Cód. /1057 - Capital Federal - Tel. 311-0744

do. El 90 % sólo cambió las amortiguadores traseros y las gomas. Algunos otros también reemplazaron los amortiguadores delanteros —algo más complicados para sacar y poner—, y muy pocas le dieron mayor carga aerodinámica al alerón trasero y al spoiler delantero. El equipo de Fernando hizo las tres cosas. Y después ganó. ¿Será casualidad? Difícil...

En la final se cumplió el esquema previsto. Fernando se fue adelante, apuró el tren en las primeras vueltas, perseguido por Oltza, mientras Cocho López y Der Ohanessian apretaban desde atrás, las carreras de ambas fueron excelentes. Cocho pudo superar a Oltza, pero hacia el final una goma lo retrasó, perdiendo lo hecho hasta allí, pero sumando diez puntos más para el campeonato. Realmente le podría haber ido mucho peor. Der Ohanessian también venció a Oltza luego de algunos contactos muy cercanos, mientras que Del Río perdió, debido a un fuori-pista, el contacto con los puestos de vanguardia.

La primera vuelta, como era previsible, fue una especie de ruleta rusa. Sobre todo para quienes estaban por el medio del pelotón. Allí los damnificados fueron **Pujadas, Vido, Del Río**, y algunos más con urgentes reparaciones que hacer en sus carrocerías. **Mustafá** se retiró inmediatamente al pinchar un neumático (evidentemente, el cordobés no está en su mejor racha de suerte...) **Luaces**, dando algún handicap debido a un estado gripal y "el auto no anda perfecto..." circuló solo haciendo los mismos radios de curva que en la primera vuelta: "Me sentía tan mal que no quería probar nada nuevo. Me limité a llegar". También Musso hizo una final interesante. Vido, pese a la pifia en la largada, también hizo una labor digna de ser mencionada. El de Río Gallegos aprende rápidamente. **Juan Carlos Larroca** sufrió un encontronazo a la salida de la curva N° 1 con Laitolo, quien había realizado un trompo previamente. Falta cuatro o cinco carreras, pero a Fernando, pese a esta nueva victoria se le hará cuesta arriba remontar los 39 puntos de ventaja que tiene Cocho López sobre él. Pero dicen que la esperanza es lo último que muere...

TURISMO CLASE TRES

No fueron muchas autos a Resistencia. Tan sólo diez. Pero entre ellos había cuatro candidatos firmes. **Eduardo García Gómez**, con su R-18 atendido en Córdoba por Mustafá, **Ricardo Constanzo** —de las huestes de Echenique—, el local **Rodolfo Bergallo** y **Horacio Valenti**. En la clasificación, García Gómez hizo el mejor registro y tan sólo cambió el disco de embrague para el domingo, mientras que Constanzo se mostraba conforme con su regularidad. Bergallo, con un auto sumamente duro de suspensiones: "Es más difícil llevarlo, pero a mí me gusta así. Va más rápido...". Valenti aprovechaba su experiencia "gasté dos juegos de gomas Faneco". Zorba ponaba con un amortiguador delantero derecho, mientras que **Pairetti Junior** debía cambiar el embrague de su R-18 GTX. El domingo, a partir de la primera vuelta, García Gómez se fue. Así de fácil. Nunca más lo vieron. Detrás suyo, Bergallo, Valenti y Constanzo seguían, pero con pocas esperanzas de alcanzarlo. Hasta



que, en la frenada de la primera curva, el R-18 puntero siguió de largo y Bergallo se hizo del primer lugar. Ya se venía sintiendo una baja en la performance del N° 5 en la vuelta anterior. "Un flexible de frenos se rompió..." La cara de García Gómez era un estudio de tristeza. O más o menos, porque continúa como cómodo líder del torneo.

En la primera vuelta a **Fernando Adba** se le rompió el filtro de aceite aunque la atrocidad humareda resultante culpaba en principio a algún pistón destrozado. Zorba quedaba al costado al salirse de pista y no poder retornar. Ambos autos fueron luego damnificados por no retirárselos del peligroso lugar donde habían quedado.

Pero lo lamentable de esta carrera fue el final. Cuando se giraba en la vuelta N° 16, se agitó la bandera roja, en manos del Comisario Deportivo actuante, Sr. Martín Olmedo. La carrera

estaba concluida con Bergallo como ganador. ¿Por qué? "El director de la prueba me dijo que los comisarios de pista habían informado que un sector de la pista estaba crítico debido al barro que tenía. En el mismo momento, la lluvia arreció, y si algo sucedía, sólo contábamos con el helicóptero, ya que los accesos no eran transitables para las ambulancias. Asimismo, yo había informado antes de la carrera sobre la posibilidad de acortarla.

Explicación del C.D. actuante. Sin embargo, y lamentablemente, la misma es discutible. De acuerdo a lo consultado con los pilotos, la pista no mostraba ningún sector de adherencia crítica, mientras que el lugar más peligroso era donde estaban detenidos los autos de Adba y Zorba —los cuales no se retiraron sin embargo, para la competencia de la clase dos—. Los accesos

Arriba izquierda: Zorba tuvo poca suerte, un rateo en su S.E. 1.5 lo condenó en la final. Fierros, su interlocutor, hizo debutar un nuevo auto. Arriba derecha: Daniel Sancho (en primer plano), luego del toque de la primera curva abandonó al tener un cortocircuito en el tacómetro, detrás, en poco elegante danza Pujadas. Abajo izquierda: Del Río y Der Ohanessian en un tramo de su lucha. Abajo derecha: Rodolfo Bergallo, impecable ganador en la clase tres.

con barro, que nosotros usamos para llegar e irnos del circuito, quizá estuviesen congestionados por el tránsito, pero el piso era aceptable. Creemos que la cuestión es más simple. La explicación dada es cierta, paramos de esa base. Pero lo determinante, al parecer, fue el atraso de la programación. Y como se sabe, la TV es tirana. Aunque luego lo- gre 25 minutos plus para mostrar el "show" completo, podía incluirlo. Por otra parte, es imperdonable, y nunca más debe suceder, que dos autos queden en un sitio tan peligroso como los de Adba y Zorba este domingo pasado. Si no hay tiempo, no importa, pero mucho más importante que la puntualidad —cualidad importante si las hay— es la seguridad de todos. Y no fue contemplada. El director de la prueba tiene la autoridad suficiente para tomar los recaudos del caso. ¿Por qué no se hizo? Esperemos que se resuelva pronto este intríngulis.

REFLEXIONES FRENTE A LA TV



Por Jorge "Toll" Agromayor

Miles y miles de seguidores del TC tuvieron que regresar el domingo, como el anterior, sin ver concretada la carrera. Y ni siquiera les quedó el desquite del asfalto, porque el agua caía a baldazos, y esta vez no hubo parilla que aguantara. Este 25 de Mayo, ¿será el de 1810? Porque a la mañana...

La suspensión era inevitable, e imprescindible. Es TC, en ruta, con público que, por mejor ubicado que esté constituye una parte integrable al drama si ocurre algo motivado por las condiciones del piso, o por cualquier otro factor vinculado con el escenario de la prueba, cuando deja de presentar las condiciones ideales para su desarrollo.

El párrafo anterior contiene tantas novedades como el argumento de Caperucita Roja. Ya no tendríamos que estudiar el catecismo de las carreras de automóviles, cuando se supone que hemos tomado la primera comunión hace muchísimo tiempo. Pero si, hay que volver siempre al tema de las cosas mal hechas, de las cirugías, en fin, de quienes y por qué tienen poder de decisión en el manejo de la cuestión. Y volver a preguntarnos, y preguntar—para ver si sirve de algo, caramba—por qué el buen criterio y el sentido común escasean de manera tan alarmante en tantas oportunidades cuando se realizan competencias automovilísticas se trata.

Por supuesto que la suspensión del TC en 25 de Mayo fue una muestra de elemental—buen criterio. En oposición (y ahora vamos al tema) de lo actuado en el autódromo chaqueño, donde hubo el domingo una fecha del CAP y Turismo clases 2 y 3. Allí, cuando apenas se había superado la mitad de la carrera de la Clase 3, aparecieron banderas rojas decretando el final... porque llovía. Si, había estado lloviendo desde el principio, cuando de dis-

putaron las dos series del CAP, y siguió cayendo agua después, cuando compitió la Clase 2, y más tarde los Datsun, en la final. Mala suerte, llovía. En un circuito, allí donde el problema no trasciende más allá de la seguridad de los pilotos, que son todos más o menos grandes, que saben lo que hacen, que se suben al auto de carrera conociendo que la pira es una eventualidad irreversible, y que eligieron practicar automovilismo porque se les dio la gana, asumiendo los riesgos que ella implica, como—cada uno en su medida—los asumimos todos los que nos armamos cerca de una pista de carreras en función de algo. Al espectador, al público, al soberano, a ese hay que cuidarlo. Lo que no se hace necesario en un circuito como el de Resistencia. Así se entiende en todas partes del mundo, en Le Mans, en Formula 1, en cualquier lado. Solo cuando las condiciones son tales (y ha ocurrido) que la circulación en pista se hace imposible, se para una carrera. Pero eso es poco común, y éste por cierto no era el caso. O se para con el fin de beneficiar a alguien, o perjudicar a otro alguien. Preguntarle a Ayrtón Senna, cuando se venía en Montecarlo, el año pasado, en procura de la vanguardia, y le pararon la carrera "porque llovía". Pero eso también estuvo mal. La mañana es que en nuestro medio los errores e intenciones fuleras se repiten con amargante frecuencia. Quiero decir, sinceramente, que en mi relativa opinión las más de las veces se trata de lo primero, y no de lo segundo. De cualquier manera, las cosas mal hechas vienen unas tras otras, y no queda más remedio que puntualizarlo. Ultimamente vemos que existe entre los opinantes en la materia en distintos medios de comunicación una coincidencia en cuanto a todo esto que, realmente, pocas veces ha sido tan una-

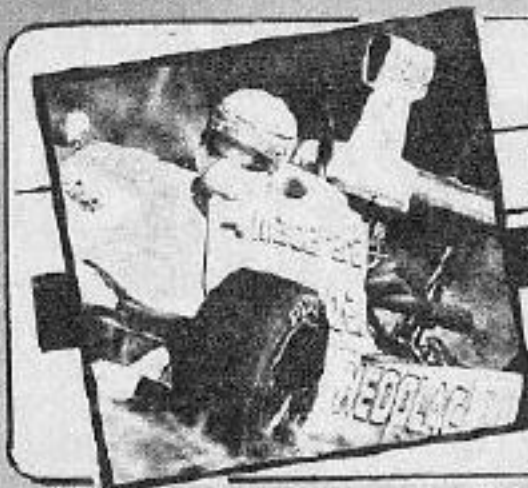
nime. Es un librito con el que todos los maestrillos coincidimos. No es por casualidad, o por contubernio. Apenas es así, no más.

El asunto de la "seguridad" en el Chaco da para mucho más. La transmisión de ATC, en sabrosos primeros planos, nos permitió ver y escuchar (minutos después de la detención de la prueba de Clase 3), cómo el comisario deportivo reunía a los protagonistas de la inminente confrontación de la Clase 2 para hacerles ambiguas—muy ambiguas—advertencias acerca de la posibilidad de sacarse la rola a ellos también, según cuáles fueran las "condiciones de seguridad".

El malevare extraño miraba sin comprender. Alguno trató de preguntar algo, pero la respuesta más racional que obtuvo fue algo así como "estoy ahora y acá, dentro de diez minutos no se qué va a pasar". Pues, como diría Leonardo Favio, la que pasaba era que llovía, llovía...

Si de seguridad se trataba, ¿por qué como nadie ordenó el retiro de los varios—si, varios—automóviles, "cadáveres" de las carreras anteriores, que quedaron desperdigados por todo el circuito, peligrosamente cerca de la pista, y que sirvieron posteriormente para que dos de los competidores de la Clase 2, en sucesivas salidas del pavimento, se estrellaran contra ellos? Lo del Tano Perini fue sobrecogedor. Le pegó de lleno a un R18 que había quedado tirado desde medio hora antes, y allí pudo haber ocurrido cualquier cosa.

Criticar es fácil. También es muy fácil hacerse el oso y hablar de lo bien que estuvieron Fernando Olga, Cocho, Urutia Bergallo, de lo divertido que resultó el espectáculo bajo el aguacero, y de paso no se enoja nadie. Pues, que se enojen. O que cambien, que sería mejor...



NEUMATICOS DE COMPETICION

"PAUL"

Fórmula 1-2-4-5-6 - Fiat 600 - Karting Slik y por tierra
Representante en Buenos Aires
NEUMATICOS ROMEGOM S.R.L.
Peñas Unidas 7498, I. Casanova. TEL. 625-3994

EL GRAN PUMA
ELASTICOS PARA AUTOMOTORES
de DIANCO E HIJO
Alineación y Balanceo Electrónicos
Tren Delantero y Suspensión
AV. ROSALES 1927 HAEDO NORTE

FORMULA ONE
SAFETY EQUIPMENT
Juan B. Justo 4300 - Cap.
MENSAJES: 543-5201

CARLOS ALBERTO PRANDI
FRENOS Y EMBRAGUES
COMPETICION
AGENTE AUTORIZADO WOBRON
RIVADAVIA 12526
CIUDADELA - Tel. 653-6568

JOSE RAPONI
RESORTES ESPECIALES
DE VALVULAS
R. 12 - R. 18 - DODGE - FALCON
TAUNUS - PEUGEOT - FIAT etc.
ARBOLES DE LEVA
Avda. Mitre 198 - V. Martell I.
Prov. Bs. As. Tel. 761-1586

CABLES DE BUJIAS PARA COMPETICION
FERRAZZI S.R.L.
U. Schmidt 6784 (1440) Cap. 431-9616

MECANICA HURTADO HNOS.
ALINEACION OPTICAS
BALANCEO ELECTRONICO
Covara 3571
Tablada. TEL. 852-5028

CAPASSO
SERVICIO ESPECIALIZADO
TORINO-RENAULT
TRABAJOS CON GARANTIA
● AFINADOS ESPECIALES ●
● FRENOS ● CAJAS ●
● DIFERENCIALES ● EMBRAGUES ●
● TREN DELANTERO ●
Somos especialistas en la marca
AJUSTE DE MOTORES
BRASIL 1661. CAPITAL
PEDIR TURNO AL TEL. 23-5871

MELIGENI GONZALEZ
COMPETICION
POTENCIAMOS MOTORES
Fiat - Peugeot Envios al Interior
A. VACA 984 (1704). R. MEJIA
(Al. Diaz Velez 1400)

QUIENES CONOCEN DEL TEMA
DICEN QUE SOMOS
LOS UNICOS "ESPECIALISTAS"
● LAVADO DE MOTOR
● LAVADO DE TECHO
● LIMPIEZA DE TAPIZADOS
● LIMPIEZA DE TECHOS
Atendido por sus dueños
LAVAUTOS J.B. Avda. J.B. Justo 3081

ESCAPES ESPECIALES
"EL CIRCUITO"
Rodolfo O. Malagrino
EQUIPOS DEPORTIVOS
Y ORIGINALES
PUAN 5752 - Caseros (cp. 1678)

SOMOS FABRICANTES

NERUI ESCAP

Avda. SAN MARTIN 1974 (cp. 1824).
LARIUS OESTE. TEL. 240-3264

EQUIPOS ESPECIALES POTENCIADOS

JAUJAS - DEFENSAS

AUTOS ARENEROS PARA TODO TERRENO

KITS ARMADOS O SEMIARMADOS.
Doblarlos caños a medida de todo espectador.
Por mayor y menor - consultencia

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

ARRANQUES - DINAMOS

"TONY"

- CARGA Y VENTA DE BATERIAS
- INSTALACIONES PARA TODA CLASE DE AUTOMOTORES

LOTUS-IKA - etc.
Trabajos garantidos

ING. T. DI TELLA 1426 (alt. Entre Rios 1400) AVELLANEDA

TOYOTA SUR

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

URIARTE 393 - REMEDIOS DE ESCALADA (1826) Pcia. Bs. As.
(alt. Avda. Hipólito Yrigoyen al 8800) - TEL. 242-2794

AHORA APRENDA UNA PROFESION Y TRIUNFE!

ASEGURE SU PORVENIR. MEJORE SU EMPLEO Y GANE MAS DINERO

INDEPENDICEMSE
no importa su edad.

Baste saber leer y escribir!

ELIJA SU CURSO:

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

CURSOS UNICOS
EN LATINOAMERICA POR CORREO
Pida informes GRATIS Y SIN COMPROMISO hoy mismo

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

★ ESTUDIE ★ APRENDA ★ PROGRESE ★ TRIUNFE ★

TURISMO CLASE DOS

Treinta y un autos para que sólo clasifiquen veintidós es un parámetro interesante como para tomarle el pulso a esta división del Turismo. Esas eran las cifras en Resistencia. Pese a una temporada intensa, con muchas carreras, la categoría sigue mostrándose fuerte. El candidato en Resistencia era **Mario Serravalle**. Cuatro décimas de diferencia en la clasificación eran suficientes para convencerse. **Jorge Guiral** lo

secundó. "Pero no tenía la caja corta que puse para hoy" decía el domingo, antes de largar. **Urrutia**, el misionero, era tercera y se tenía confianza. Para alentarlo, una barra se llegó desde Oberá, su ciudad. **Hugo Fierros**, estrenando auto, se lamentaba: "Todo va bien, pero falta ponerlo a punto perfectamente. No voy a poder girar al mismo ritmo de la clasificación". **Bessone**, con el Alfa, no ambicionaba más que lograr algunos puntos, y, sobre todo, terminar la carrera.

Como en las otras categorías, algunos cambios en la suspensión—no todos

los autos, claro—dominaron la mañana del domingo desde temprano.

Urrutia hizo una largada excelente, y en la primera curva encabezaba ya el pelotón, lo que hizo hasta la última vuelta. Ningún problema. ¿El esquema? irse adelante lo más rápido posible, huir de la lucha, del posible roce. Era lindo verlo, el misionero sabe lo que hace bajo la lluvia. Guiral y Serravalle fueron "madrugados", pero este último duró poco, al igual que Pernia. Ambos terminaron fuera de pista, y la lucha por los tres puestos de vanguardia se acabó.

Cada uno en lo suyo. Urrutia, Guiral y Hugo Fierros. Algo más atrás Sgroppo, hasta que un par de dibujos lo relegaron definitivamente seguido por Pentecoste, en lucha con varios hasta que se pasó en la frenada de la primera curva. Bessone, rehuyó las situaciones complicadas. Su idea era sumar puntos, y lo logró con el quinto puesto, bien meritorio por cierto. Héctor Fassati, con un Fiat S.E. 1.5 preparado por Julia Pardo, mostró buenas intenciones, pero quizá algo impetuoso, algunas arrugas en su carretera así lo demostraba.



Horacio Valentí—por afuera— y Eduardo García Gómez en las últimas vueltas de la final de la clase tres. Cuando el primero de ellos comenzaba a acercarse al curiteo, la carrera se terminó prematuramente.

TURISMO CLASE 3

CLASIFICACION

15 vueltas al circuito de 2.312 m. Recorrido total 34,68 Km.

GARCIA GOMEZ, 1m.13s.33 a 113,503 km/h. Valentí 1m.13s.74; Bergallo 1m.13s.79; Constanza 1m.13s.98; Adba 1m.15s.01; Serrano 1m.15s.13; Paretti 1m.15s.16; Zorba 1m.15s.40; Ciaglia 1m.16s.04; D'Amato 1m.19s.67.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1	31	RODOLFO BERGALLO	RENAULT 18 GTX E.L.	20m.41s.18	15
2	15	Horacio Valentí	Renault 18 GTX	20m.44s.82	15
3	5	Eduardo García Gómez	Renault 18 GTX E.L.	20m.52s.10	15
4	10	Ricardo Constanza	Renault 18 GTX E.L.	20m.53s.68	15
5	24	Carlos Paretti (h)	Renault 18 GTX E.L.	21m.13s.14	15
6	33	Néstor Serrano	Renault 18 GTX E.L.	21m.13s.53	15
7	11	Pablo Ciaglia	Renault 18 GTX E.L.	21m.36s.57	15
8	20	Rubén D'Amato	Fiat 125 S.L.	20m.37s.89	13

NO CLASIFICO: "Zorba", Renault 18 GTX E.L., 1 vuelta.

NO REGISTRO PASO: Fernando Adba, Renault 18 GTX E.L.

PROMEDIO DEL GANADOR: 100,588 km/h.

RECORD DE VUELTA: Horacio Valentí, en la vuelta 13a., 1m.21s.02 a un promedio de 102,730 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO: GARCIA GOMEZ 157, Constanza 117, Bergallo 111, Paretti 78, Valentí 57, "Zorba" 49, Ciaglia 33, Lusig y Serrano 32, Bessone 27, Alaux 21, Gianni 19, Massati 17, Adba 15, De Paoli 12, Pérez Nonnenmachery Taione 10, Rivera 8, Recalci D'Amato 6.

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS

CLASIFICACION

Asociación Volantes del Nordeste, Autódromo Regional del Nordeste, Circuito N° 2, de 2.312 metros. CAP: 2 series de 5 vueltas cada una y final a 26 vueltas, (60,112 Km).

CLASIFICACION: OLTRA, 1m.10s.75 (PROMEDIO: 117,642 km/h); Ferdinandino, 1m.11s.05; Del Río, 1m.11s.15; Marsili, 1m.11s.20; López, 1m.11s.21; Monguzzi, 1m.11s.45; Mustafa, 1m.11s.50; Der Ohanessian, 1m.11s.52; Larroca, 1m.11s.63; Lavari, 1m.11s.81; Pujadas, 1m.11s.90; Gervasoni, 1m.11s.93; Faroni, 1m.11s.96; Luaces, 1m.11s.99; Sancho, 1m.12s.10; Sapino, 1m.12s.12; Amadeo, 1m.12s.25; Olmi, 1m.12s.57; Musso, 1m.12s.78; Vido, 1m.12s.82; Laiolo, 1m.13s.05; Cura, 1m.13s.39; Valdivieso, 1m.13s.78; Romero, 1m.14s.14.

PRIMERA SERIE: OLTRA, 6m.43s.36 (PROMEDIO: 103,173 km/h); López, (6m.43s.82); Del Río, (6m.44s.33); Mustafa (6m.48s.60); Pujadas, (6m.50s.65); Sancho, (6m.50s.98); Faroni, (6m.52s.45); Musso, (6m.53s.93); Larroca, (7m.07s.46); Amadeo, (7m.26s.66); Laiolo, (7m.38s.95); Valdivieso, (7m.42s.85) **RECORD DE VUELTA:** "Cacho" Lopez, en la vuelta N° 4, 1m.18s.62 a 105,901 km/h.

SEGUNDA SERIE: FERNANDINO, 6m.32s.04 (PROMEDIO: 106,152); Lavari, (6m.43s.81); Der Ohanessian, (6m.47s.44); Luaces, (6m.53s.64); Marsili, (6m.56s.63); Vido, (6m.58s.87); Olmi, (6m.59s.19); Gervasoni, (6m.59s.86); Sapino, (7m.07s.43); Cura, (4m.50s.92, 1 vuelta) **RECORD DE VUELTA:** Ferdinandino en la 3ra. en 1m.16s.78 a 108,403 km/h.

FINAL

POS	Nº	PILOTO	TIEMPO	VTAS
1	2	ESTEBAN FERNANDINO	34m.59s.95/10	26
2	3	Gustavo Der Ohanessian	35m.15s.63/10	26
3	46	Silvio Oltra	35m.16s.78/10	26
4	5	Oswaldo Lopez	35m.31s.17/10	26
5	6	Carlos Luaces	35m.40s.25/10	26
6	44	Daniel Musso	35m.41s.50/10	26
7	60	Roberto Vido	35m.13s.14/10	25
8	43	Jorge Omar Del Río	35m.16s.14/10	25
9	23	Juan Carlos Larroca	35m.37s.49/10	25
10	33	Carlos Cura	35m.55s.64/10	24
11	36	Arcadio Sapino	19m.57s.07/10	14
12	56	Hugo Olmi	18m.26s.63/10	13
13	41	Jorge Amadeo	20m.57s.66/10	13
14	15	Edgardo Lavari	12m.16s.29/10	9
15	49	Juan R. Laiolo	12m.47s.02/10	9
16	26	Daniel Sancho	12m.53s.11/10	9
17	42	Héctor Pujadas	6m.51s.31/10	4
18	70	Roldy Valdivieso	5m.28s.65/10	3
19	4	Daniel Mustafa	1m.41s.25/10	1
20	40	José Luis Gervasoni	2m.49s.09/10	1

RECORD DE VUELTA: Oltra en la 2da. vuelta, 1m.16s.52/10 a 106,001 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS: (disputadas 13 carreras):

OSVALDO "CACHO" LOPEZ 187 puntos, Ferdinandino 138, Der Ohanessian 107, Monguzzi 105, Oltra 85, Del Río 63, Sancho 61, Mustafa 47, Lavari 26, Olmi y Mayorga 24, Musso, 23, Luaces y Traverso 20, Larroca 19, Pujadas 16, Bessone 15, José Luis Bessone, Romenteria y Cura 14, Laiolo 13, Baldinelli 12, Di Palma 10, Gervasoni y Sapino 9, Rodríguez Canedo, Pisanelli, Faroni y Vido 8, Paredes, Marsili y Larroca 6, Croceri y Colamarini 4, Palfry, Juárez 3, Migliore 2, Boggio, Paterno y Michelou 1.

TURISMO CLASE 2

CLASIFICACION

22 vueltas al circuito de 2.312 m. Recorrido total: 50,864 km.

Serravalle 1m.13s.62 a 113,056 km/h; Guiral 1m.14s.04; Urrutia 1m.14s.35; Fierros 1m.14s.71; Sgroppo 1m.14s.71; Pernia 1m.14s.75; Pentecoste 1m.14s.88; Bessone 1m.15s.16; Blandini 1m.15s.22; Okulovich 1m.15s.32; Gunther 1m.15s.52; Kehler 1m.15s.84; Inoriza 1m.15s.86; Fassati 1m.15s.86; Pizzomo 1m.15s.88; Mateo 1m.16s.13; Parent 1m.16s.13; Cuello 1m.16s.27; Doian 1m.16s.35; Zabala 1m.16s.44; Primogario 1m.16s.45; Jurich 1m.17s.13; Krulovski 1m.17s.13; Lienes 1m.17s.17; Martínez Parra 1m.17s.55; Romano 1m.17s.89; "Whaly" 1m.18s.26; Ablissi 1m.20s.87.

NO CLASIFICARON: Nizzo, Delgado y Manzur.

TIEMPO ANULADO por el Comisario Deportivo, a Oscar Fineschi.

POS	Nº	PILOTO	MARCA	TIEMPO	VTAS
1	80	Enrique Urrutia	Fiat 128 1300	30m.37s.71	22
2	3	Jorge Guiral	Fiat 128 1300	30m.40s.35	22
3	60	Hugo Fierros	Fiat 128 1300	30m.42s.31	22
4	94	Héctor Fassati	Fiat S.E. 1.5	31m.27s.74	22
5	17	Ernesto Bessone (P)	Alfa Romeo 1.5	31m.30s.19	22
6	81	Ricardo Kehler	Fiat 128 1300	31m.33s.18	22
7	12	Jorge Pizzomo	Fiat 128 1300	31m.39s.42	22
8	41	Juan Blandini	Fiat 128 1300	32m.04s.87	22
9	28	Oscar Pentecoste	Fiat 128 1300	30m.07s.56	21
10	4	Carlos Zabala	Fiat S.E. 1.5	30m.41s.47	21
11	71	Rubén Parent	Fiat 128 1300	30m.54s.60	21
12	54	José Sgroppo	Fiat 128 1300	31m.23s.34	21
13	32	Marcelo Inoriza	Fiat 128 1300	31m.30s.53	20
14	90	Ricardo Primogario	Fiat 128 1300	31m.48s.40	18

NO CLASIFICARON: Carlos Gunther y Carlos Okulovich (12 vueltas); Guillermo Doian (8 vueltas); Domingo Cuello (2 vueltas); Mario Serravalle, Vicente Pernia y Danie Jurich (1 vuelta).

NO REGISTRO PASO: Sergio Mateo, Fiat S.E. 1.5.

PROMEDIO DEL GANADOR: 99,640 km/h.

RECORD DE VUELTA: Enrique Urrutia en la 3ra., 1m.21s.00, a un promedio de 101,787 km/h.

CAMPEONATO ARGENTINO DE TURISMO: Bessone 142 puntos; Pernia 102, Urrutia 92, Guiral 81, Bonamico 55, Zabala 51, Serravalle 50, Gunther 49, Pentecoste 48, González 41, Fierros 38, Sgroppo 30, Mateo 28, Padilla y Manzur 21, Antunez y Fineschi 19, Greppi y Rodriguez 13, Kehler y Basso 12, Pasarelli 11, Fassati, Ojeda Lamas e Inoriza 10, Spampinato y R. Nizzo 8, Blandini 6, Caputo, D. Prieto y Pizzomo 4, Delgado y Basuakio 3, Costes 1.

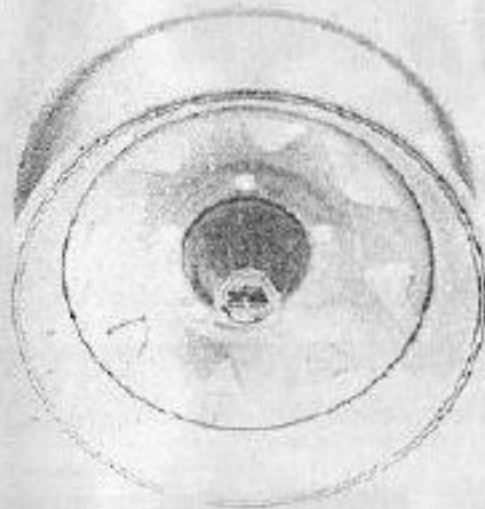
PROXIMA COMPETENCIA: el 13 de octubre en Bahía Blanca, Circuito de Aldea Romana.

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUELAS

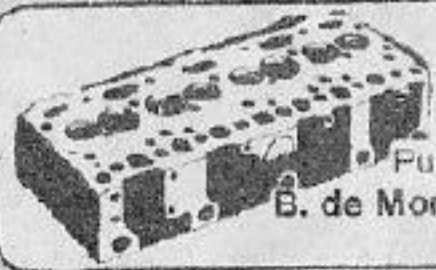


- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- ★ SEGURIDAD TOTAL



RUELAS
SPINA HNOS

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país



TAPAS DE CILINDRO
EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION
Fulido y mecanizado para TC - TN y standard
B. de Montegudo 1776 - MARTIN CORONADO
(cp. 1682) Pdo. 3 de Febrero - Pcia. Bs. As.

UN ORGULLO BASADO EN CALIDAD
PALIERS

OPP-BAG M. R.

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

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

HANDICRAFT **SERVICIO ESPECIALIZADO**



- ★ MECANICA
- ★ CHAPA
- ★ PINTURA

¡AH!... Y EL REPUESTO QUE UD. BUSCA
CALDAS 1328 (CP 1427) 552-9051

CYCLE WORLD

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO FORMULA ONE

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

- ★ CASCOS
- ★ FORMULA ONE
- ★ NAVA
- ★ SIMPSON
- ★ TIPO BELL
- ★ TIPO SIMPSON



BELL

Precio especial

Tour Star \$150 Star II \$140
Star 120 \$115
Av. del Libertador 6822 (cp. 1429)
BS. AS. TEL. 784-4808

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

Especialidad en Sistemas Mc. Pherson
15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN AUTOMOVILISMO



LOUZAO
AMORTIGUACION

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

ENVIOS AL INTERIOR SOLICITE VENDEDOR
AVAN NUESTRA CALIDAD

KAWASAKI ★ HONDA ★
★ SUZUKI ★ YAMAHA ★
MOTO PARTS
REPUESTOS NUEVOS Y USADOS
Envios al interior
568-4109
CIENCA 2470 - CAP.

FIAT TURBO
REPUESTOS FIAT
COMPETICION - STANDARD
Av. Santa Fe 2441 - (1640)
Martinez. TEL. 792-5914

ESCAPES
GOBBO
COMPETICION
★ JAULAS ANTIVUELCOS ★
COLOCACION EN EL ACTO
ROOSEVELT 3641 CASEROS

CALZADOS **CARCER**
TIDALO POR CASILLA DE CORREO N° 6
(1634) EL PALOMAR

TODO PARA LA
ELECTRICIDAD
Y ENCENDIDO
DEL AUTOMOTOR
DISTRIBUIDOR MAYORISTA DE
Bulbos de temperatura
y Presión de aceite

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

F.A.D.E.S
BUTACAS
JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES
TC, RALLY TURISMO Y ZONALES
AGÜERO 1813, esq. H. Trigoyen
FLORIDA, (alt. Av. M. Iro 1800)
760-0866

MARBER
REPUESTOS INYECCION DIESEL
ADMINISTRACION Y VENTAS:
PADRE ELIZALDE 478 - CIUDADELA (1702)
(Alt. Gaona 4000)
TELEFONO 657-4516
VENTAS POR MAYOR
ENVIOS A TODO EL PAIS

ANEXQJ
BUZOS • GUANTES • BOTAS • CAPUCHAS • ANTIFLAMA • CASCOS
JUAN B. JUSTO 4390, -Cap.

DA-DA
PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR
★ BUTACAS • PANELES TAPIZADOS • CUBRE TABLEROS • APOYA BRAZOS • APOYA CABEZAS ORIGINALES • PARAGUOLAS • TORNILLOS • ARREGLOS
TAPIZAMOS EN TWEED AZUL - HABANO PARA 505/504 128 E ORIGINALES TAMBIEN EN PAÑAS LEGITIMOS
Envios al Interior Colocación en el acto
Batalla de Pail 471 (alt. Warnes 1100) Tel. 855-0449
Avellaneda 435 - Vte. López. 795-1807

Carburación **Relusa**
NACIONALES E IMPORTADOS 15 AÑOS
Iparraguirre 929 L. del Mirador

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES
EFE
★ ASIENTOS Y AGUJAS
★ SURTIDORES
★ CONEXIONES, etc.
VENTAS POR MAYOR:
MUÑOZ 2376 (C.P. 1663) SAN MIGUEL - TEL. 664-0619

FER-LAR
ALINEACION Y BALANCEO
CHASIS Y COMPACTOS PARA FORMULA 5
Chivilcoy 3145/75. CAP. (1417). TEL. 53-0347

LLEVANDO EL N° 1 EN LA PUERTA...
26 AÑOS
PARA TODA LA LINEA DE VEHICULOS
NAC. e IMP. 1 ESCAPES ESPECIALES
CAÑOSSILEN
AV. CORDOBA 5672 - CAP.
TEL. 772-2347 / 771-3354
UNICOS FABRICANTES
ENVIOS AL INTERIOR

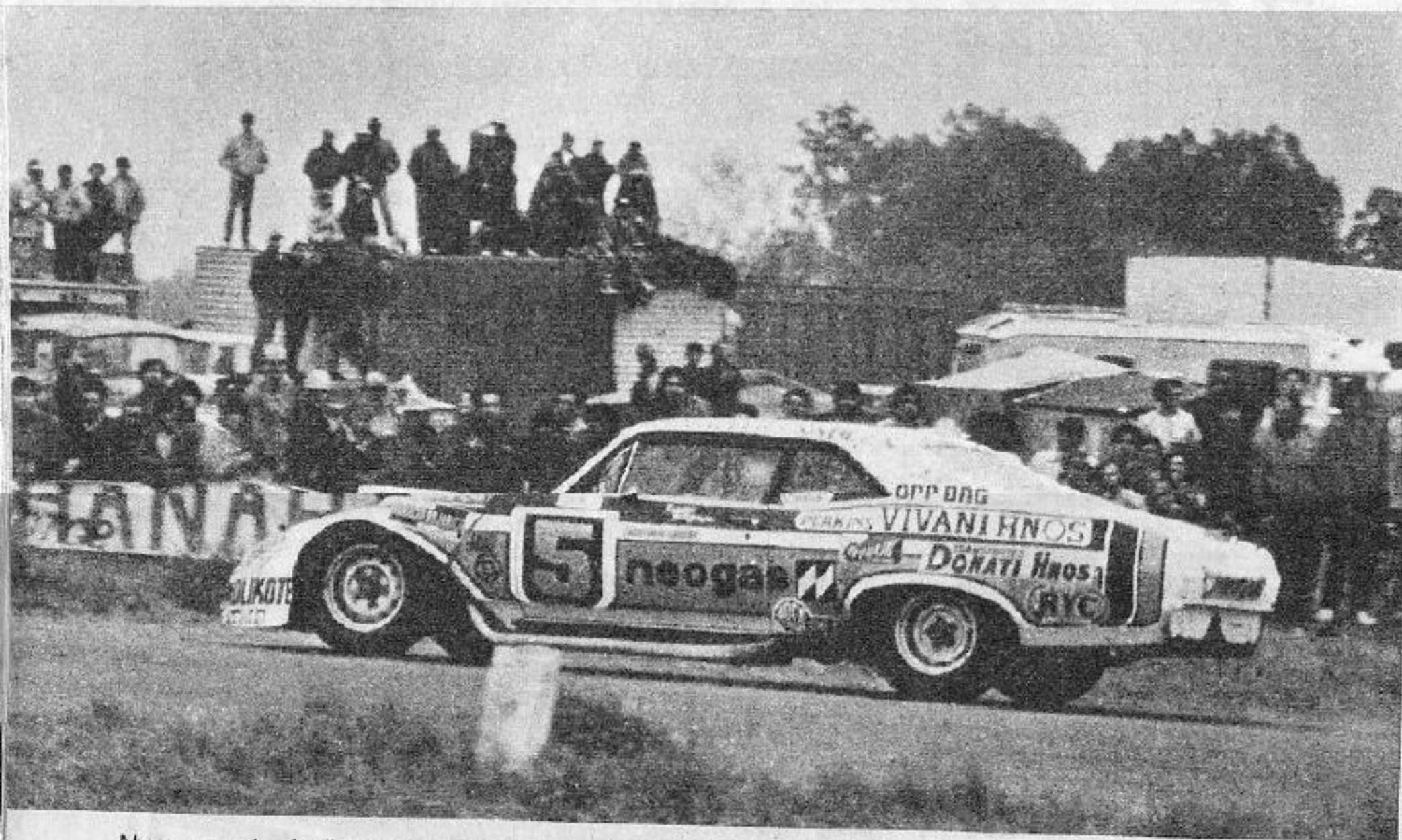
para avisos: M. B. Producciones Avda. Córdoba 3009, 6º B. Tel. 66-6285

La 1ª Vuelta de Saladillo nuevamente inconclusa en 25 de Mayo

LA LLUVIA, OTRA VEZ PROTAGONISTA

Por Oscar Izzo
Fotos: Enrique Perrupato

Sólo hubo tiempo para la disputa de la primera serie, ya que en momentos en que ésta finalizaba, el agua - con su tradicional presencia cada vez que se corre en 25 de Mayo - tronchó lo que prometía ser un espectáculo interesante.



Nuevamente, la lluvia tronchó el espectáculo. Algo ya casi habitual en el circuito de **25 de Mayo**, escenario que en este último tiempo adquirió fama de "mufa". ¿Por qué...? simplemente porque basta que se programe una competencia allí, para que la lluvia se haga presente. Sucedió el año pasado, se repitió éste, en ocasión de la tercera competencia del año, y volvió a manifestarse el domingo pasado, por segunda vez consecutiva. Aunque algo se avanzó, ya que llegó a disputarse la primera serie. Ahora, la posibilidad de una nueva fecha para la disputa de esta 1ª Vuelta de Saladillo se torna incierta, ya que hasta fin de año el calendario no ofrece baches como para insertarla. Quizás en diciembre, si es que no se realiza el Gran Premio, aunque en última instancia ello será resuelto por la Comisión Directiva de la A.C.T.C.

Estoicamente -al igual que una semana antes- el numeroso público emprendió el regreso, quedando para el cierre de estas líneas, la crítica hacia la organización. Hubo muchos problemas, originados fundamentalmente en el exceso de celo puesto de manifestado por la mayoría de la gente que trabajó. Por ejemplo, a quien esto escribe no lo dejaban salir del recinto de

boxes en vísperas de largarse la serie. Muchos fotógrafos padecieron ante la actitud desmedida de ciertos policías y hasta los pilotos, protagonistas directos del espectáculo, sufrieron inconvenientes originados en la incapacidad dirigente. Algo feo que no debe repetirse...

BAJO EL AGUACERO

¿HABRA GP? - Tras el anuncio del recorrido del **Gran Premio**, muchas veces se alzaron en contra argumentando que, por sus características, se convertía en algo económicamente prohibitivo, con lo que su disputa ahora se torna improbable.

VENTA - Angel Banfi le vendió su Chevrolet a Luis Delconte, quien sin embargo no lo conducirá. Esa tarea seguirá en manos de Banfi, mientras que el nuevo dueño oficiará de acompañante. En la serie terminaron noventa.

DE ESTRENO - Para la competencia de Olavarría, a disputarse el próximo 13 de octubre, la gente del AMCO inaugurará un nuevo trazado de 14,149 metros.

HABILITADO - Héctor Fiorida, quien fuera sancionado con dos fechas de suspensión, ya está en condiciones de participar nuevamente, a pesar de haber cumplido sólo una. Hubo reconsideración de la medida, tomando en cuenta los antecedentes deportivos del piloto marplatense y se le dio por cumplida la sanción.

PARTICIPANTES - Un elevado número de participantes estaba habilitado para largar en esta 1ª Vuelta de Saladillo. Luego de la verificación técnica las grillas para ambas series se integraron con 37 autos cada una.

ANIVERSARIO - El pasado lunes (23-9-85) se cumplió el primer aniversario de la desaparición de Octavio J. Suárez, en el circuito de Tandil. Con tal motivo, se celebró una misa en la iglesia Nuestra Señora de los Dolores, descubriéndose además una placa en la bóveda que guarda sus restos en el cementerio de Lanús y un busto en la sede de la ACTC. También hubo un justo reconocimiento hacia Pedro Heredia, imponiendo su nombre a la sala de prensa de la ACTC.

JHONNY VENDIO - El Dodge que utilizara Juan de Benedictis (no Debenedetti) fue adquirido para que lo tripule en la sucesivo Jorge Roux, hijo de Rubén, que estuvo en 25 de Mayo formalizando las gestiones.

JAPONES VELOZ - Se llama Iha Keshu, nació en Okinawa, Japón, y fue el acompañante de Marcos Loico. Algo inédito en la categoría.

Emilio Satriano y su Chevrolet con el fondo de un público fervoroso. Transcurrió la primera vuelta y Satriano (a la postre vencedor de la única serie) ya era puntero. En la foto complementaria, el Ford del Quintos Automóvil Club con Oscar Aventin al volante (2ª) cuando comenzaba a llover.

CLASIFICACION PRIMERA SERIE

Satriano, Chevrolet, 20m41s4/10 (4 vueltas); Oscar Aventin, Ford, 20m49s20/10; Mouras, Chevrolet, 20m52s22/10; Angeletti, Dodge, 20m58s79/10; Marosi, Chevrolet, 21m02s35/10; Degliantoni, Dodge, 21m10s77/10; Pantoriero, Ford, 21m20s55/10; Daumic, Dodge, 21m22s59/10; Angel Banfi, Chevrolet, 21m24s08/10; Alaux, Chevrolet, 21m24s32/10; Alluna, Dodge, 21m28s54/10; Cabelani, Dodge, 21m42s98/10; Costa, Chevrolet, 21m43s20/10; Paolucci, Dodge, 21m46s90/10; Bressano, Ford, 21m47s96/10; Aversi, Dodge, 21m51s76/10; Colabello, Chevrolet, 21m53s11/10; Carelli, Dodge, 22m12s48/10; Miraldi, Chevrolet, 22m19s60/10; Reynoso, Dodge, 22m32s48/10; Nani, Chevrolet, 22m36s20/10; Gardinali, Ford, 22m37s15/10; Santagati, Torino, 22m38s50/10; Vigilante, Torino, 23m08s9/10; Baracco, Ford, 23m08s64/10; Benito, Dodge, 24m19s16/10; Domingo Martínez, Torino, 18m58s40/10 (3 vueltas); Atauri, Dodge, 10m37s85/10, (2 vueltas); Torrens, Torino, 10m53s92/10; Herceiz, Dodge, 11m15s83/10; Marcos, Ford, 5m19s35/10, (1 vuelta); Pacchialat, Dodge, 5m33s75/10; Valda, Torino, 6m59s36/10.
NO REGISTRO PASO: Salgado, Dodge; Spinella, Dodge; Perlo, Dodge.
NO LARGO: Baulista (h), Chevrolet.
PROMEDIO: 176.354 km/h.
RECORD DE VUELTA: Satriano en la 2da. vuelta, en 5m08s47/10, a un promedio de 177.391 km/h.



Thompson
INDUSTRIA ARGENTINA



AMORTIGUADOR
PRESURIZADO

GAS

REPUESTOS
LEGITIMOS

DISTRIBUIDORA
dinema

SUSPENSION Y
TREN DELANTERO



HONDURAS 5259 - CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR

TEL. 71-9062/72-8381

CAPOTAS

para autos fuera de serie

LOTUS - ALFA - MG - MERCEDES BENZ - BUGGIES

TAPIZADOS

BUTACAS LISTAS PARA COLOCAR
TAPIZADO INTERIOR COMPLETO

GABOTO 953
(Alt. Alte. Brown 900)

VENTA DE KITS



Service Renault

Mecanica de precision.
Mano de obra eficiente.
Repuestos Legitimos.
Instrumental y herramientas
especializados.
Chapa y pintura completa.

Le ofrecemos nuestro "Diagnoservice"

LA SALVA S.A.C.I.E.

CONCESIONARIO Renault
Service y Repuestos:
Gral. Urquiza 408/50 - Cap. - T.E. 97-7501

pistones



ODDI

PARA TODO TIPO
DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE
MUESTRAS Y PLANOS

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

YACO

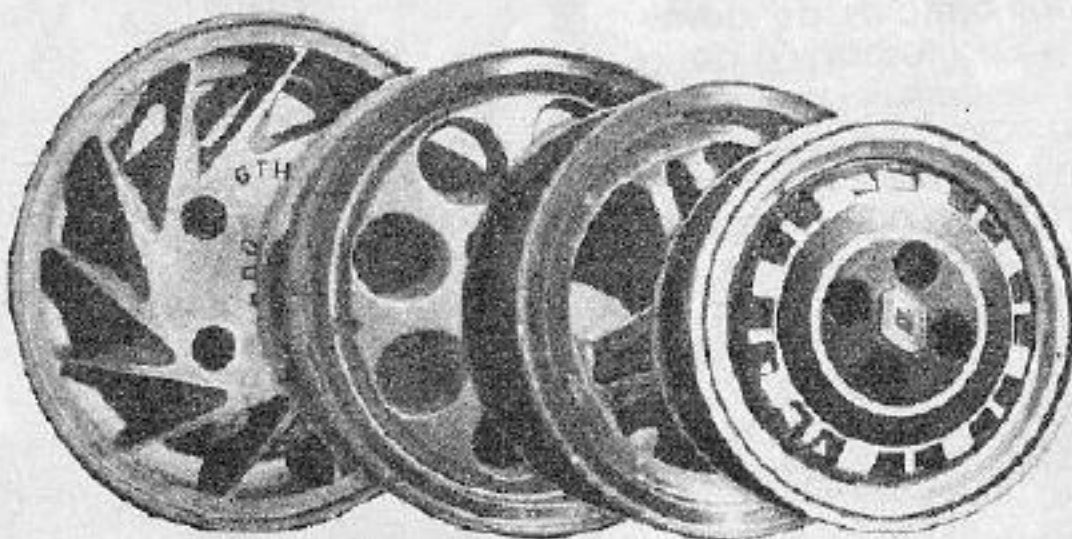


EL MEJOR SEGURO PARA SU
AUTOMOTOR

VENTAS: TEL. 629-2421/7854/7766/9001/9100
French y Vte. López
Morón - Pcia. de Bs. As.

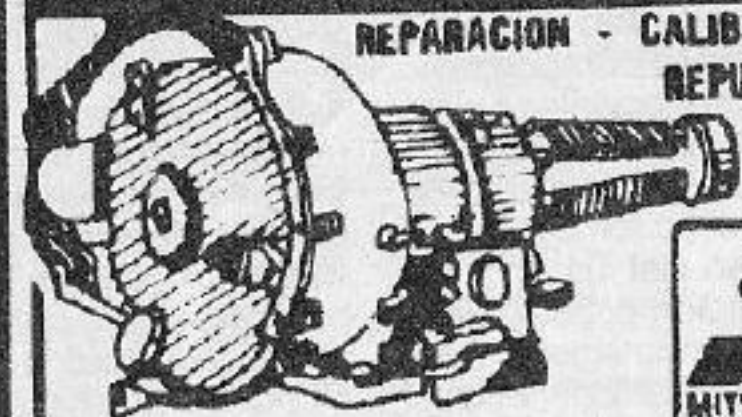
PROVEEDOR DE
EQUIPO ORIGINAL

RUELDAS DEPORTIVAS



Pasaje 127 N° 1808 Ex Calle Comercio 124 San Martín Tel. 752-2215

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS



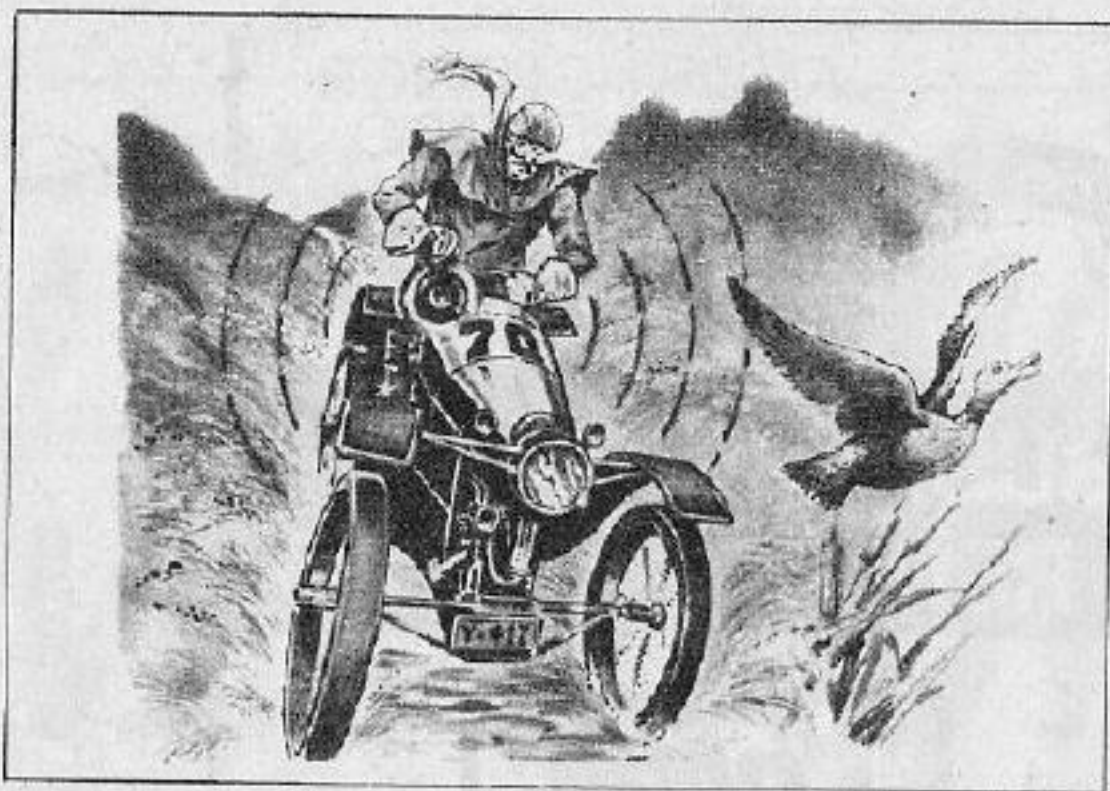
REPARACION - CALIBRACION
REPUESTOS



Envios al Interior

R. A. Zanese y Cia.

Av. de los Incas 5411/13
Tel. 52-7669 1427 BUENOS AIRES



TOQUECITOS DE BOCINA

DESDE CORDOBA

SOTO AL TC-2000 - Aunque hacía algún tiempo que se hablaba de la posibilidad, ahora la especie se confirmó. En efecto, **Porta**, de Pergamino, tiene en su poder el casco Renault 18 GTX que usará el de Villa Dolores, mientras que los motores serán provistos por **Oreste Berta**. El debut en la categoría se realizará antes del fin de la temporada 1985, y existe una fuerte posibilidad de que participe como compañero de equipo de **Juan María Traverso**.

SE LO VIO - Andar muy fuerte por las sierras a **Carlos Alberto Garro** al comando de un **Fiat Regatta 100 S**, auto que si bien aún no está homologado para correr en Grupo A, es más apto que el 85 S para competir en la Clase 2 del Rally nacional, así como en Turismo Pista. Recordemos que el Regatta tiene **100 HP** declarados de fábrica, casi la misma potencia del R-18 GTX standard. Y si a esto le sumamos la voluntad de un sector de SEVEL por volver a la competi-

COMISION DE JOVENES - Acaba de formarse la **Comisión de Jóvenes del Quilmes Automóvil Club**. La flamante formación tiene como propósito fundamental intervenir en competencias automovilísticas zonales. Su presidente es **Marcelo Calello**, el vice, **Eduardo Ariel Castelli** y el secretario, **Hernando Torres Heim**.

1º RALL Y TUR - Durante los días 11, 12 y 13 de octubre, el **San Isidro Automóvil Club** organizará el **1er. Rall y Tur**, en el que usted puede participar con su familia. Para mayor información quienes deseen participar pueden concurrir a la Av. Santa Fe 1773 en Martínez, o llamar al teléfono 798-5572.

AL CONGRESO - El próximo fin de semana, exactamente durante los días 27 y 28 del corriente mes de setiembre, se llevará a cabo en **Casilda**, provincia de Santa Fe, el **Primer Congreso Argentino de Automovilismo Deportivo**. El temario incluye medicina del deporte y accidentología; relaciones de la Comisión Deportiva Automovilística con las Federaciones y de éstas entre sí; aspectos particulares de la reglamentación deportiva y relaciones de la autoridad pública con la autoridad deportiva.

ASAMBLEA Y PRECALENDARIO - Los días 13 y 14 de setiembre se llevó a cabo en **Gramado**, Brasil, la 20ª

Asamblea de la CODASUR, a la que acudieron representando a nuestro país **Rafael Sierra**, **Guillermo Kissling** y **Mario Biagini**. Entre las resoluciones adoptadas figura la de un precalendario para 1986, que quedé así integrado: **marzo**: 2 en Venezuela, 9 en Colombia y 16 en Ecuador; **abril**: 20 en Brasil; **mayo**: 18 y 25 en Argentina (Salta y Rafaela); **agosto**: 10 y 17 en Brasil (Brasília y Galania); **setiembre**: 14 en Buenos Aires; **octubre**: 5 en Chile y 12 en Argentina (San Juan); **noviembre**: 9 en Brasil; **diciembre**: 7 en Uruguay y 14 en Argentina (Mar del Plata). El Gran Premio de Valparaíso queda como escenario de alternativa.

ción, y que el "Pájaro" está probándolo, no sería extraño que en 1986 haya novedades de importancia en la categoría.

RAIES A DIETA - Pese a que no irá a correr este año a Europa, como había anunciado, dejando ese proyecto para realizar una temporada de tres meses en 1986 en el campeonato europeo de rally, **Gabriel Raies** está siguiendo el plan que tenía para bajar de peso. Ya bajó 23 kilos y le faltan unos 15 más. Como se puede suponer, a veces ese verdadero lastre se nota en sus performances, algo que Gabriel no está dispuesto a seguir tolerando. Bien.

CREDENCIALES - Algún inescrupuloso estuvo vendiendo credenciales de todo tipo en la última reunión del TC-2000 y Fórmula Renault realizada en el autódromo Oscar Cabalén. Sin embargo, esa costumbre no es privativa de nadie, y lamentablemente está muy difundida en casi todos los escenarios de nuestro país, el Autódromo de Buenos Aires incluido. ¿No es hora de acabar

con los individuos aislados que con su accionar empañan -solo eso- la tarea organizativa de una institución?

CASCO NUEVO - A **Oscar Marassa** le están terminando de armar una nueva carrocería de **Ranault 12 TS** para reemplazar a la que se destrozó durante el Rally de Argentina, en momentos que estaba atravesando el Pan de Azúcar, mientras se disputaba el P.C. 6. **Marassa** estrenará auto, entonces, en el Rally Pagos del Tuyú.

OTRA VEZ - **Jorge Bescham** y **Omar de Giovanni** cuentan una vez más con el apoyo semi oficial de SEVEL Argentina, el cual había sido relajado en los últimos tiempos. Asimismo, Bescham suena fuerte como piloto del posible equipo SEVEL para 1986, si es que el mismo se llega a organizar para correr con Fiat Regatta 100 S. También suena el nombre de **Alejandro Moroni**.

ROMERO CAMBIA - El que se ocupará de correr con Fiat Regatta es **Guillermo Romero**, quien ya puso en venta su

Fiat Super Europa 1.5 con la intención de reemplazarlo por aquel modelo, en el que encuentra un mayor potencial para rally.

LOS DE ECHENIQUE - El Renault 18 GTX de rally que atiende **Luis Echenique** en su taller de Córdoba fue manejado con cierto cuidado durante el **Rally de San Luis** debido a que el preparador quería asegurarse de que finalizara la competencia. En el Rally Pagos del Tuyú compartirá los auxilios con **Gabriel Raies**. Por su parte, **José Recalde** no irá al Tuyú, ya que le están realizando un motor nuevo para reemplazar al fundido en San Luis, donde se giró un cojinetes. Sin embargo, hasta fin de año correrá con **Rubén Quiroz** como navegante. **ALTAMIRANO** - **Alfredo**, el del Volkswagen Gacel, está preocupado por no contar con un navegante fijo, ya que su habitual no puede disponer de tiempo para seguir acompañándolo en los rallies.

Fabiana Casadio

NOVEDADES DE LA C.D.A.

En su reunión de la semana anterior, la **Mesa Directiva de la C.D.A.** recibió el informe del comisario deportivo actuante en el Rally de San Luis, confirmando la clasificación y destacando la excelente organización desarrollada por el **Automóvil Club San Luis**. Asimismo, fue presentado el informe del comisario deportivo designado en las competencias desarrolladas en el autódromo **Oscar Cabalén**, de las categorías **Fórmula Renault Argentina** y **Turismo Competición 2000**. En él se confirman las clasificaciones de ambas categorías y se dio vista al apercibimiento aplicado al piloto **Rubén Luis Di Palma**, por maniobra antideportiva durante el desarrollo de la competencia de T.C. 2000 y los antecedentes fueron girados a la Subcomisión de Penalizaciones para su análisis. En otro orden de cosas, la Mesa Directiva tomó conocimiento del dictamen del Tribunal de Apelaciones en relación con el expediente del piloto de la categoría Turismo, **José Basso**, el cual confirma la resolución aplicada en primera instancia por la Comisión Deportiva Automovilística. La sanción que se aplicó al piloto mencionado es de cuatro meses a partir del momento de su fehaciente comunicación y la en-

trega de su licencia deportiva. Posteriormente, se aprobó la realización de la competencia a disputarse el próximo fin de semana en el autódromo de Balcarce, organizada por el Auto Club Balcarce, donde intervendrán la F.R.A. y el T.C.

Con referencia al incidente protagonizado por los corredores **Juan María Traverso** y **Daniel Mustafá**, el 18-8-85 en **Las Parejas**, y de conformidad con el dictamen de la Subcomisión de Penalizaciones, se aplicó al primero (a cumplir en T.C. 2000) una suspensión por tres competencias, por considerar debidamente acreditada una maniobra antirreglamentaria juzgada intencional, y al segundo un apercibimiento por las evidentes contradicciones incurridas entre sus manifestaciones hechas públicas en diversos medios y lo declarado ante la Subcomisión. Estas medidas se adaptaron por mayoría de miembros presentes, con la abstención fundada de los señores representantes de fábricas y pilotos. En último término se hizo lugar a la apelación interpuesta por el señor **Carlos Akel**, en su carácter de concurrente de los autos conducidos por **Alfredo Pisandelli** y **Eduardo Rodríguez Canedo** en la competencia antes mencionada.

Luego de un exhaustivo análisis de todos los elementos agregados en esas actuaciones se toma dicha resolución, que asimismo dispone la reclasificación de los nombrados pilotos en los puestos obtenidos, basada principalmente en que pueden existir dudas en razón de la poca claridad que la mayoría de la Mesa Directiva advierte en este punto en el Reglamento Técnico de T.C. 2000; del principio general de derecho que en este caso de duda se debe estar a favor del inculpado, lo que es aplicable al presente. A ello cabe agregar la posterior y reciente aceptación del pedido de pilotos y concurrentes de que hasta fin de 1985 se permitan las tapas de cilindros con sus conductos pulidos libremente, agrandados los orificios de admisión y escape. Esta resolución de la Mesa Directiva fue adoptada por simple mayoría de votos con abstención del representante de fábricas. En cambio, por unanimidad se agrega que en el presente caso, tanto la Comisión Técnica como el comisario deportivo, al aconsejar y aplicar la sanción obraron en ese momento en forma correcta, de acuerdo con la interpretación dogmática dada al artículo 50 del reglamento.

Al margen del caso indicado, la Mesa Directiva dispuso citar a los prepara-

dores, concurrentes, etc., a fin de que se revise y proceda a adecuar el reglamento de la categoría en debida forma y antes del 1º de enero de 1986, a fin de evitar cuestionamientos que den origen a problemas como los actuales en dicha categoría.



Daniel Mustafá

PANTHER KARTS

ANUNCIA LA APARICION DE SU NUEVO CHASSIS MODELO 'JAVI 85'

CONSULTENOS



CORONEL MOLINEDO 1848. AVELLANEDA (c.p. 1870) TEL. 208-3659

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE. ISKY.
- Verillas levanta válvulas. ISKY.
- Plafillos para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda 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 Escopio VHT. Varios colores.

ESPERAMOS SU VISITA
Avda. LIBERTADOR 7770 - Capital
Tel. 701-7949

CHARLY BIKES

PRESENTA SU NUEVA LINEA DE DEFENSA DE PARRILLAS

PARA AUTOMOVILES Y PICK-UPS

* DISEÑAMOS MODELOS ESPECIALES A MEDIDA

Precios especiales a revendedores y envíos al interior sin cargo



Avda. DEL LIBERTADOR 8404. CAPITAL (1429). TEL. 701-5419

TAPAS DE CILINDRO: LAS TENEMOS TODAS!



DISTRIBUIDORES VALDILUZ

LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA

INDUSTAP
Avda. Juan B. Justo 3037
Tel. 855-9537 - Capital Federal

LEVAS ROMERO COMPETICION

Calle 14 N° 3029 (ESPOSA 168) V. LYNCH S. MARTIN Bn. As (1672) Tel. 755-3826

MORALEJO COMPETICION

PREPARACION DE MOTORES

Suspensiones - Transmisiones y frenos en gral.
Laprida 66 - Merlo Norte. TEL. 0220-25385

LEVAS PATRIREC COMPETICION

RECTIFICACIONES DE ARBOL DE LEVAS

Mte. Brown 716. Tel. 290-0701. Monte Grande (Pcia. Bs. As.)

REPUESTOS FIAT STOCK COMPLETO

* 619 N * 341 A * 341 A1 * 643 EP * Y 682 *

Horacio A. Ayosa

REPUESTOS AUTOMOTOR

Importación - Exportación - Autopartes

Adm. y Ventas

Envíos al interior

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

BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"

Tel. 821-2226 y 701-7948

bielas de competición

COMPITIENDO CON LAS MEJORES DEL MUNDO

OSVALDO ERCOLI

Av. Centenario 856 - Tel. 75721.
Villa Constitución. Sta. Fe

EN TODAS LAS MARCHAS

MECANICA ALFREDO

* AFINACION * ANALISIS * CONSUMO *

- Especialidad en línea Ford

Renault y Fiat ● Mazda y Mitsubishi

Ing. PEREIRA 3666 - CIUDADELA. TEL. 653-3971

INPLASCAR S.R.L. COMPETICION

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

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

TRABAJOS ESPECIALES

"VENTA DE KAYAC Y CARROCERIAS DE JEEP Y LOTUS"

ANGEL PINI 5331 - Caseros - (cp. 1676) - TEL. 750-7080

LEVAS BOSCH Competición

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

CRIQUEES DOBLE TIJERA



PARA COCHES CHICOS

MEDIANOS GRANDES PICK-UP

- BOMBAS DE AGUA PARA PICK-UP GM. MODELO CHEYENE Y SILVERADO
- BARRAS DE REMOLQUE CON AMORTIGUACION

FABRICANTES METALURGICA **VENARCO** Envíos al interior

CARLOS BERG 2856/58 (1437). CAPITAL FEDERAL TEL. 92-8439/0791

UN MUNDO DE REPUESTOS IKA RENAULT

MUNDO RENAULT

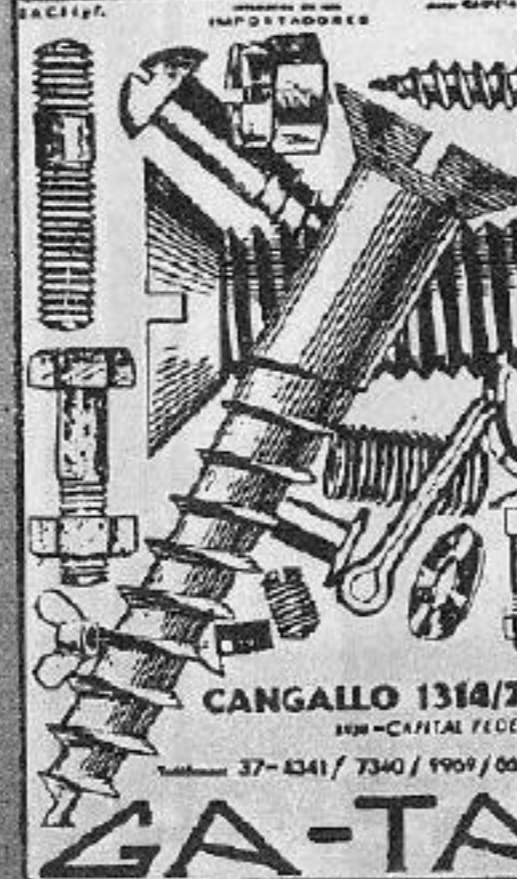
Prov. UNIDAS 7297 (Ruta 3) I. CASANOVA
Tel.: 625-0161 (Sábados hasta 17 hs.)

ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

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

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

GA-TA



CANGALLO 1318/24
1900-CAPITAL FEDERAL
37-4341 / 7340 / 1909 / 0010

ruedas argentinos S.A.C.I.F.I.A.

COMPETICION TODAS LAS CATEGORIAS

PRECIOS PROMOCIONALES A CORREDORES

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

FABRICA Y VENTA:

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

CATALOGO Y MANUAL ACTUALIZADO

* 200 PAG. * 160 FIGURAS *

ADQUIERALO EN CASA DE REPUESTOS o ENVIAR GIRO A NOMBRE DE HECTOR ANGELETTI:

Avda. La Plata 1917 (cp. 1250) Cap.

A 6 c/uno.

Si Ud. vende Repuestos CITROEN y no lo recibió: ¡SOLICITELO! y le obsequiaremos un ejemplar

ENVIOS PERSONALES

CITROËN

Señale precio por certificado

TOQUECITOS DE BOCINA

CORSA 1000 MAS FELICITACIONES

A diario seguimos recibiendo en nuestra redacción adhesiones por los mil números de CORSA. Durante la semana pasada llegaron mensajes de salutación de los señores José Avila Testa y Juan G. Leguizamón, presidente y secretario de la Asociación Volantes del Nordeste; Norberto

Wallingre, de Laboratorio Diesel Wallingre de Chajari; Entre Ríos: Roberto López Bonafine y Roberto Harkes, presidente y secretario del Las Flores Automóvil Club y una conceptuosa nota del señor Jorge César Schechtel, coordinador general de LUIO, Radio Azul. A todos ellos muchas gracias por sus testimonios.

12 Y 13 DE OCTUBRE 4º SAFARI DE LA COSTA

El Villa Gesell Auto Club está organizando la cuarta edición del Safari de la Costa, particular prueba que, si bien largará de Buenos Aires, se desarrollará principalmente entre el 12 y el 13 de octubre próximo en la zona comprendida entre General Lavalle al norte y el faro Querandí al sur. Serán dos etapas: la primera de 440 kilómetros y la segunda de 140 km.

Tal como en las ediciones pasadas, los autos serán divididos en las siguientes categorías: 4 cilindros, 4 cilindros potenciado, 6 cilindros, 6 cilindros potenciado y libres, y deberán pasar por campo travesía, barro, médanos, playas y caminos zonales.

En la primera etapa, que unirá Buenos Aires con Villa Gesell, se disputarán dos tramos especiales y cuatro de enlace, mientras que la segunda partirá y llegará de y a Villa Gesell, y contará con cuatro tramos especiales y cinco de enlace.

La Asociación Pilotos de Safari, que encabezan Jorge Brodersen, Guillermo E. Madero y Eduardo Lonati, se adhiere a la organización, así como el Automóvil Club Argentino, coincidiendo con la Fiesta Provincial de la Raza en el Mar.

Para mayores informaciones o inscripciones, dirigirse a las siguientes direcciones y teléfonos: **Villa Gesell:** Villa Gesell Auto Club, avenida 3 entre paseos 110 y 111, Tel. 62182; **Mar del Plata:** Sr. Juan H. Marchal, avenida Independencia 3336, Tel. 722756; **Buenos Aires:** Asociación Pilotos de Safari, San Martín 925, 8º piso "64", Tel. (01) 312-2807.

NUEVO DOMICILIO

A partir del pasado lunes, la Editorial Abril -y CORSA, por supuesto- tiene nueva casa. De ahora en más estaremos afincados en avenida Belgrano 624 de la Capital Federal, y nuestros teléfonos serán 30-7891/99.

LOS QUE "BANCAN" AL "TURCO"

De una vez por todas, vamos a terminar con el mito que gira en derredor de la figura del "Turco" Alcides Raies. Simplemente por un acto de justicia hacia Luis Costilla y Abel Martínez, quienes aparecen en la foto y son los que no solo llevan de la mano a Raies, indicándole que es lo que tiene que hacer como promotor y organizador, sino que también hacen frente a la erogación para montar los diferentes espectáculos. Señores... ¡basta de mentiras! Tanto Costilla como



como Martínez son los verdaderos artífices y si Raies aparece tan a menudo es simplemente por una cuestión de autopromoción. Acabemos con la farsa y de ahora en más, los clubes que quieran organizar carreras de TC 2000 o carreras de TC 2000 o rally ya saben lo que tienen que hacer. ¿Está claro?...

SIGUIENDO A LOS PILOTOS ENTERRRIANOS

PAGINA DE AUTOMOVILISMO

FORMULA 2 CODASUR
FORMULA 2 NACIONAL ENTRECOR
FORMULA 6 ENTERRRIANA



LT 14 RADIO GRAL. URQUIZA PARANA

JORGE ALBERTO DEU
HECTOR REINALDO BATELLO
RUBEN ENRIQUE GARCIA
SERGIO ALEJANDRO RINALDI

Lunes a Sábados de 20.05 a 20.20 hs. en el 1.260 del dial
LT14 RADIO GENERAL URQUIZA
Avda. Rivadavia 126 - 3100 Paraná - Entre Ríos



PROTEJA SU SALUD SIN LIMITE, SIN CARGO Y SIN TOPE.

El Plan "D" de Policlínica Privada fue creado para proporcionarle protección médica completa, sin aranceles adicionales. Con atención inmediata a las 48 horas de afiliación, óptimo nivel profesional y todos los servicios de dos sanatorios propios, Mitre y Sarmiento.

El Plan "D" tiene una cuota razonable que su presupuesto puede afrontar. Y un respaldo inapreciable: los 30 años de experiencia de Policlínica Privada. Su mejor garantía.

Nuestros promotores han sido especialmente capacitados para brindarle una explicación detallada del Plan "D". Solicite su visita, comunicándose con Policlínica Privada.



Sanatorio Mitre, Central de Internaciones
Brm. Mitre 2549/53, Capital - Tel. 47-2503 - 43-0109/3147
Sanatorio Sarmiento, Central de Consultorios Externos
Sarmiento 2649, Capital - Tel. 48-1441/7226

Año XXX N° 1004
 Del 26 de setiembre al 2 de octubre de 1985
 Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
 Télex: 9229/22148 - ABRIL-AR
 Tel.: 30-7891-99

DIRECTOR
 Jorge A. Augé Bacqué

JEFE DE REDACCION
 Oscar D. Fitripoldi

SECRETARIO DE REDACCION
 Ricardo O. Delgado

REDACCION
 Jorge R. Fernández Morano,
 Eduardo Enrique Neira,
 Marcelo D. García Lobelas y Oscar A. Izzo
 (Redactores)

DIAGRAMACION
 Eduardo César González
 (Jefe de Arte)
 Carlos A. Romano
 (Jefe de Diagramación)
 Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich
 (Diagramadores)

COORDINADOR
 Rubén Lettieri

SECRETARIA
 María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES
 Ronald Hansen, Miguel Colazo, Jorge Maggi,
 Sergio M. Goldvarg,
 Miguel A. Sebastián, José Olmo,
 Anselmo P. Chiappae
 En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
 Martín Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
 Héctor Cademartori (EEUU.)

FOTOGRAFIA
 Jefe: Armando Piro
 Coordinadores
 Enrico Carra, Daniel León
 Producciones Especiales
 A. Calascione, A. Capria, C. Sala, M. Paganetti
 Fotógrafos Especiales
 E. Bianco, J.M. Fernández, E. Nuñez, A. Rivas,
 J.M. Urteaga
 Fotógrafo
 L. Gemelli.

SERVICIOS EXTERIORES
 Jefe: Hugo García
 Corresponsales
 Mario Diamanti (Nueva York);
 Fernando Elenberg (Roma)

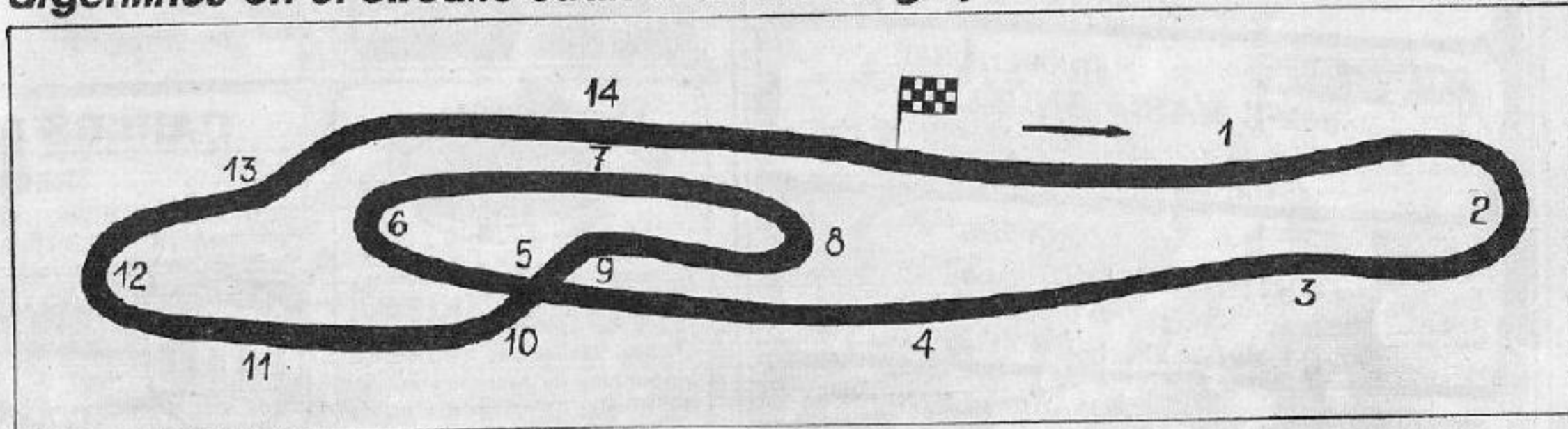
LABORATORIO
 Jefe: Omar García

ARCHIVO
 Jefe: Francisco Forciniffi

EL PROXIMO FIN DE SEMANA

T.C.Y FORMULA RENAULT EN BALCARCE

Organizada por el Auto Club Balcarce -fiscalizadas por la ACTC y la CDA del ACA, respectivamente, en directo por ATC (y, naturalmente, Carburando)-, se correrá una nueva fecha por los campeonatos argentinos en el circuito Juan Manuel Fangio, de 4.592,40 metros.



FR: CAMPEONATO AL DIA

POS	PILOTOS	PUNTOS
1	Etchegaray	51
2	Palmero	18
3	Salmi	17
4	Romagnoli	17
5	Minervino	15
6	Furlan	10
7	Cingolani	9
8	Nevtari	8
9	Guini	8
10	Delia Santina	7
11	Tanegiani	7
12	Nicolini	6
13	Verna	6
14	Mancuso	5
15	Mazzini	5
16	Riva	4
17	Mandini	3
18	Barreto	2
19	Barceló	1

LA ANTERIOR DE TC EN BALCARCE.

PRIMERA SERIE

Martínez Boero, 15m42s59, 8 vueltas; Satriano, 15m52s86, 8; Marcos, 15m54s03, 8; Banfi, 15m57s38, 8; Ducret, 15m59s25, 8; Martínez, 16m03s92, 8; Bianchi, 16m11s88, 8; Daumic, 16m15s04, 8; De Arzave, 16m16s66, 8; Angeletti, 16m21s69, 8; M. González, 16m21s95, 8; Degliantoni, 16m22s46, 8; Costa, 16m44s75, 8; Pesenti, 16m55s79, 8; Torrens, 17m06s76, 8; Benito, 17m14s02, 8; Padilla, 4m27s69, 2.

Prom. Jio del ganador: 138,992 km/h
 Récord de vuelta: Martínez Boero en la segunda vuelta en 1m57s, a un promedio de 141,304 km/h

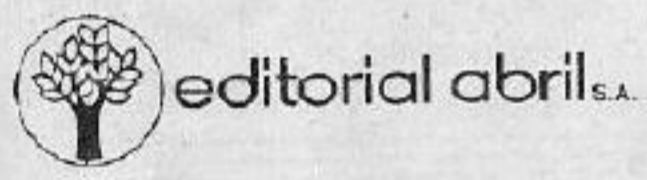
SEGUNDA SERIE

Castellano, 15m44s28, 8 vueltas; Oyhantart, 15m50s21, 8; De Benedictis, 15m52s32, 8; A. Di Nezio, 15m58s10, 8; L. Hernández, 16m00s57, 8; Malizia, 16m02s09, 8; Aituna, 16m26s73, 8; Spinella, 16m32s34, 8; Baracco, 16m32s66, 8; Calamante, 16m47s99, 8; Morresi, 16m55s11, 8; Spinello, 17m18s87, 8; Nani, 17m15s84, 6; Pourciel, 17m12s48, 5.

No largaron: M. Calamante y J. Occhioneo
 Promedio del ganador: 138,743 km/h
 Récord de vuelta: Castellano en la segunda vuelta en 1m57s49/100, a un promedio de 140,715 km/h

POS.	N°	PILOTO	FINAL MARCAS	TIEMPO	VTAS.
1°	5	Oscar Castellano	Dodge	41m39s33	21
2°	2	Jorge Martínez Boero	Ford	41m44s06	21
3°	12	Jorge Oyhantart	Ford	41m47s75	21
4°	125	Angel Di Nezio	Ford	41m51s18	21
5°	14	Juan De Benedictis	Dodge	42m00s56	21
6°	3	Emilio Satriano	Chevrolet	42m03s69	21
7°	15	Antonio Marcos	Ford	42m18s68	21
8°	7	Angel Banfi	Chevrolet	42m32s05	21
9°	10	Eduardo Martínez	Dodge	42m33s40	21
10°	132	Oswaldo Morresi	Chevrolet	42m55s76	21
11°	156	Oscar Angeletti	Dodge	42m55s02	21
12°	44	Juan Bianchi	Chevrolet	43m13s77	21
13°	29	Ricardo De Arzave	Dodge	43m14s	21
14°	26	Gustavo Degliantoni	Ford	43m20s96	21
15°	35	Luis Hamaridez	Chevrolet	40m51s05	20
16°	150	Carlos Torrens	Torino	42m23s79	20
17°	33	Marcelo González	Dodge	42m40s16	20
18°	126	Carlos Calamante	Chevrolet	43m07s38	20
19°	101	Oscar Spinello	Dodge	43m35s23	20
20°	167	Enrique Pourciel	Torino	43m13s36	19

Promedio del ganador: 138,411 km/h
 Récord de vuelta: A. Di Nezio en la 13a. vuelta en 58s11/100, a 139,976 km/h.



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

AREA PUBLICIDAD
 Gerente: Fernando Costanzo
 Jefe de publicidad: Héctor Bustos
 Gerente de Ventas: Roberto Ares
 Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
 Promotor: Marcelo Schauer

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

CRONOGRAMA

Viernes:
 14 a 18: Entrenamientos libres

Sábado:
 8 a 13 hs: Verificación técnica.
 13 a 13.45 hs: Clasificación FRA
 13.50 a 14.35 hs: Clasificación FRA
 14.45 a 15.30 hs: Clasificación TC
 16.25 hs: Primera serie FRA a 5 vueltas.
 17.10 hs: Segunda serie FRA a 5 vueltas.
 18 hs: Repechaje FRA.
 19 hs: Cierre de parque cerrado.

Domingo:
 9.20 a 9.40 hs: Tanques llenos FRA
 10 hs: 1a serie TC 8 vueltas
 11 hs: 2a serie TC 8 vueltas
 12 hs: Final FRA 14 vueltas (28 autos)
 12.60 hs: Final TC 21 vueltas (28 autos)

SCAPES SILENOS

- SILENCIADORES Y ESCAPES DEPORTIVOS
- JAULAS DE SEGURIDAD

EQUIPOS ESPECIALES PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

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




DISTRIBUIDORES

ZONA NOROESTE Y CUYO

HECTOR ANGELINI:
Sarmiento 451 - CARRERAS - SANTA FE.
TEL: 0465-90119

ZONA LITORAL:

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

ZONA SUR:

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

ZONA ROSARIO - ENTRE RIOS

MOTORESCAP
San Martín 1654. V. GDOR. GALVEZ (STA. FE)
TEL: 041-921483

ZONA PTA. NEUQUEN

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

HORACIO

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

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

Nuevo TEL. 543-9489



EMBRAGUES

WOBRON

Legítimo

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

EMBRAGUES NOGOYA NOGOYA 5187 CAP TEL 642-0773 Envios al Interior



anri

- SOLDADURAS ESPECIALES EN FRIO DE BLOCS Y TAPAS DE CILINDRO.
- MECANIZADO COMPLETO.
- SOLDADURA Y RELLENO ELECTRONICO DE EJES Y CIGUEALES.

ROGELIO P. CULACIATI S.R.L.
Av. AMERICA 2650 - SAENZ PEÑA Tel. 757-4204



TECNICA B4

REPUESTOS PARA COMPETICION NACIONALES E IMPORTADOS (ABARTH - ALCAUATI - PISTATORE)

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

PREPARACION DE MOTORES POTENCIACIONES BANCO DE PRUEBAS DE MOTORES Pida nuestro catálogo ilustrado de equipos especiales

OSVALDO MACEIRA COMPETICION ITALIA 355

CABLES DE BUJIA PARA COMPETICION ALTA PERFORMANCE

ADEMAS LINEA STANDARD (COBRE) Y ANTIPARASITARIOS

UNICOS CON TERMINALES DE ACERO INOXIDABLE

LIDERES EN FABRICACION DE CABLES PARA BUJIAS

CHEFREN TAILLOT

L'ELECTRICFIL


SUBEGRUPO Estanoma ANDONAEGUI 2819. CAPITAL (1431) 52-4504



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

JORGE OMAR DEL RIO

Escuela de Pilotos



CARLOS A. BICCHI

COMPETICION RECTIFICACION R.8

PREPARACION DE MOTORES. CATEGORIAS ZONALES. ESPECIALIDAD 1/4 de MILLA Y TC. del OESTE Av. de Mayo 3965 (cp 1650) S. MARTIN

BATERIAS TITO

PLASTICAS TOTALMENTE SELLADAS PARA AUTOS NAC e IMPORTADOS

CASA CENTRAL INT. GRANT 302 (esq. L. N. Alem) MORON

OSCAR M. CACERES

CIGUEALES ESP. PARA COMPETICION

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

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

AMORTIGUADORES SADAR

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

Suspencar s.r.l.

DISTRIBUIDORES OFICIALES VIAMONTE 1512 40 3191/2255

- ACCESORIOS
- ENCENDIDO

AMORTIGUADORES REPARADOS SUSPENCAR

VENTA - COLOCACION Y OTRAS MARCAS GARANTIZADOS TARJETAS DE CREDITO

La línea más completa en repuestos para Dacia de la zona.

ENVIO AL INTERIOR

FRENOS - EMBRAGUES - CARDANES

BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL
PROV. UNIDAS 4818 TEL 651-9936 SAN JUSTO

CARRO'S ESCAPE

SILENCIADORES

ORIGINALES Y DEPORTIVOS

Avda. MOSCONI 2288. CAP. TEL 572-9973

Tarjetas de crédito

PEUGEOT CIUDADELA

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

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



POTENCIAMOS ¡YA!

SUS FRENOS RALLY

EQUIPOS DE COMPETICION

Discos ventilados. Mordazas especiales para autos y Pick-ups (MARCA F.T.)

FRENOS-CAR

Para su R.18-Fuego-Peugeot 504. Taunus-Sierra NAC E IMPORT



LLANTAS DE COMPETICION

AERA

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

También llantas de aleación liviana para automóviles nacionales e importados. ANPLIA GARANTIA REPARACIONES

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



SANY S.R.L.

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

ENVIOS AL INTERIOR OFERTAS INUEVOS DE LLAVES Y LLAVES SUELTAS NUEVAS DE 2da. SELECCION

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



RAA FRENOS

FRENOS A DISCO PARA MOTOCICLETAS

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

REEMPLAZO PARA MOTOS IMPORTADAS

RODRIGUEZ MEDICI Y CIA. S.R.L. AV. MAIPU 1115 - Vicente López (cp. 1600) Tel. 854-1600

TURISMO COMPETICION 2000
Y FORMULA RENAULT
ARGENTINA EN EL AUTODROMO
"OSCAR CABALEN"
DE ALTA GRACIA,
CORDOBA (15/9/85)

NUEVA UNA CONQUISTA

La incursión mediterránea de la buena combinación que constituyen ambas categorías, constituyó otro paso en esta etapa de plena recuperación de "rating" por parte del automovilismo nacional. Más de 10.000 personas colmando las tribunas del autódromo cordobés fueron cálida respuesta al espectáculo desapacible y de un día tradicionalmente fría para con las carreras de pista.

Ambo, Oscar Palmiero, ya resignado perseguidor de Etcheagaray en el tótemo, Gurini, segundo y campeón saliente. Abajo: Tres "pannings" Traverso, lejano escolta. Gayraud no tuvo contra Mustalá, el favorito de la "popu".

Por Jorge Fernández Morano y Eduardo E. Neira Fotos: E.E.N., J.F.M., Ricardo Delgado y Rogelio Cano

MAS PATIO DE BOXES

ERA SOLO UNA IDEA - "Sí, pensé en correr en TC 2000 con una coupé Fuego, pero ahora, que vi bien cómo están preparados los autos, la forma en que se gasta plata en motores, gomas, entrenamientos y todo eso, te aseguro que me entré bastante." José "Pepe" Cano se confesaba, charlando en la oficina de Eduardo García Gómez.

NACIMIENTO - De Daniela Sáenz, hija de Carolina y "Pucho", el día 11 de septiembre. Para felicidad de todos, madre e hija se encuentran en perfecto estado.

FICHA GENERAL

Fecha: 15 y 16 de septiembre de 1988.

Lugar: Autódromo Oscar Cabalén.

Organizador: Córdoba Automóvil Club.

Autoridades:

Director de la Prueba: Carlos Pascualini.

Comisario Deportivo: Juan C. Parodi.

Comisarios Técnicos: F.R.A.: Alfredo Esnal.
TC 2000: Alfredo Menéndez.

Ubicación del escenario: A 28 km

de la ciudad de Córdoba y a 6 km de Alta Gracia.

Condiciones climáticas: Frio, cubierto, húmedo, escaso viento.

Público: 14.000 personas.

Televisión: ATC en directo para todo el país.

Organización: Buena.

Servicio de prensa: Muy bueno.

Accesos: Dos, de tierra.

Infraestructura del autódromo: Regular.

Estado del circuito: Bueno.

Espectáculo: Bueno.

Participantes: 43 en Fórmula Renault, 22 en TC 2000.

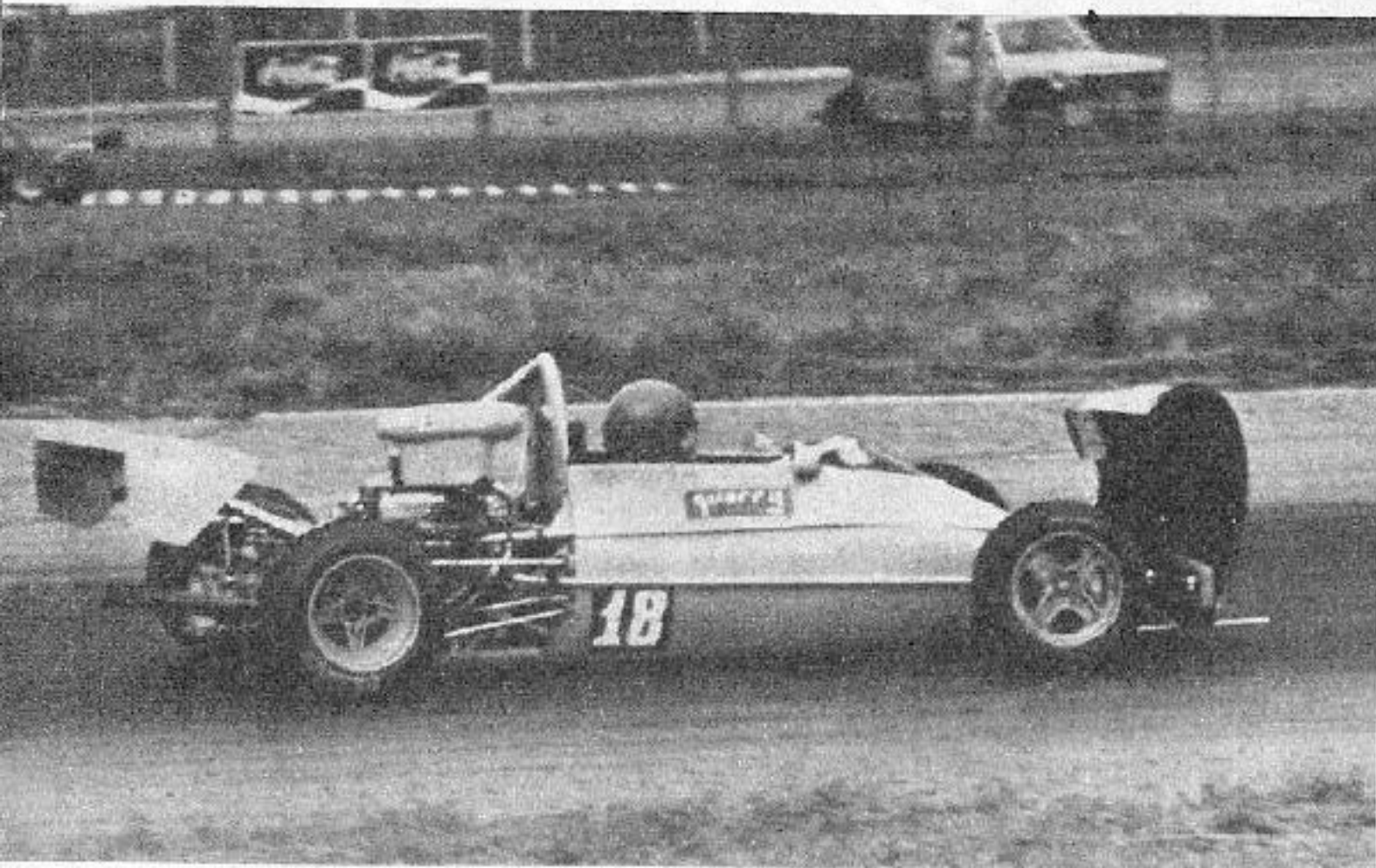
PROPOSITO - En Córdoba nos encontramos con "El Tuerto" Héctor Luis Gradassi y con Eduardo Copello, quienes, sorprendentemente, intentarán volver a correr, seguramente en TC 2000.

PEDIDO - A propósito de Eduardo Copello, cumplimos en publicar esta frase suya: "Quiero pedirles por favor que publiquen que Ernesto Bessone padre es el mejor ejemplo que tiene actualmente el automovilismo deportivo. En la parte humana es un señor con todas las letras, y deportiva-

mente, algo sorprendente por la edad que tiene".

NO A PIGÜE - De común acuerdo con el promotor Alcides Raies, la FRA no irá a Pigüé, aunque el programa prevé TC 2000 y F.R.A. para el 5 de octubre. La decisión obedece a las dimensiones del escenario, escasas para recibir a tres categorías.

FERNANDINO A PUNTO - Es muy posible que en Pigüé reaparezca Esteban Fernandino en TC 2000 conduciendo el R.18 de Trenque



Lauquen que estuvo corriendo Medrano. El Chango ya realizó las primeras pruebas con la asistencia de **Héctor Giambone**, y ahora sólo faltan algunos fierros que le debe proporcionar **Oreste Berta** para alistar la máquina. De todas formas, para el '86 Fernando también tiene previsto retomar al equipo de **José M. Herceg**...

VENTA - El actual Campeón de la categoría, **Mario Gayraud**, puso en venta la coupé Taunus con la que hiciera sus primeras carreras en la especialidad. Por cualquier infor-

OBRAS EN CORDOBA

El **Córdoba Automóvil Club**, tal como escribimos en ediciones anteriores, se encuentra planificando "grandes cosas" para mejorar a su autódromo, el Oscar Cabalén. En efecto, en poco tiempo más se comenzará a construir un puente de más de cuarenta metros que cruzará la pista a la altura de la actual entrada de boxes. Este puente será construido por Astor Estructuras. Por su parte, los boxes serán trasladados unas 300 metros hacia la última curva, mientras que también se prevén construir nuevas instalaciones sanitarias, así como de otros servicios. Sin duda, el Cabalén necesita un buen lavado de cara.

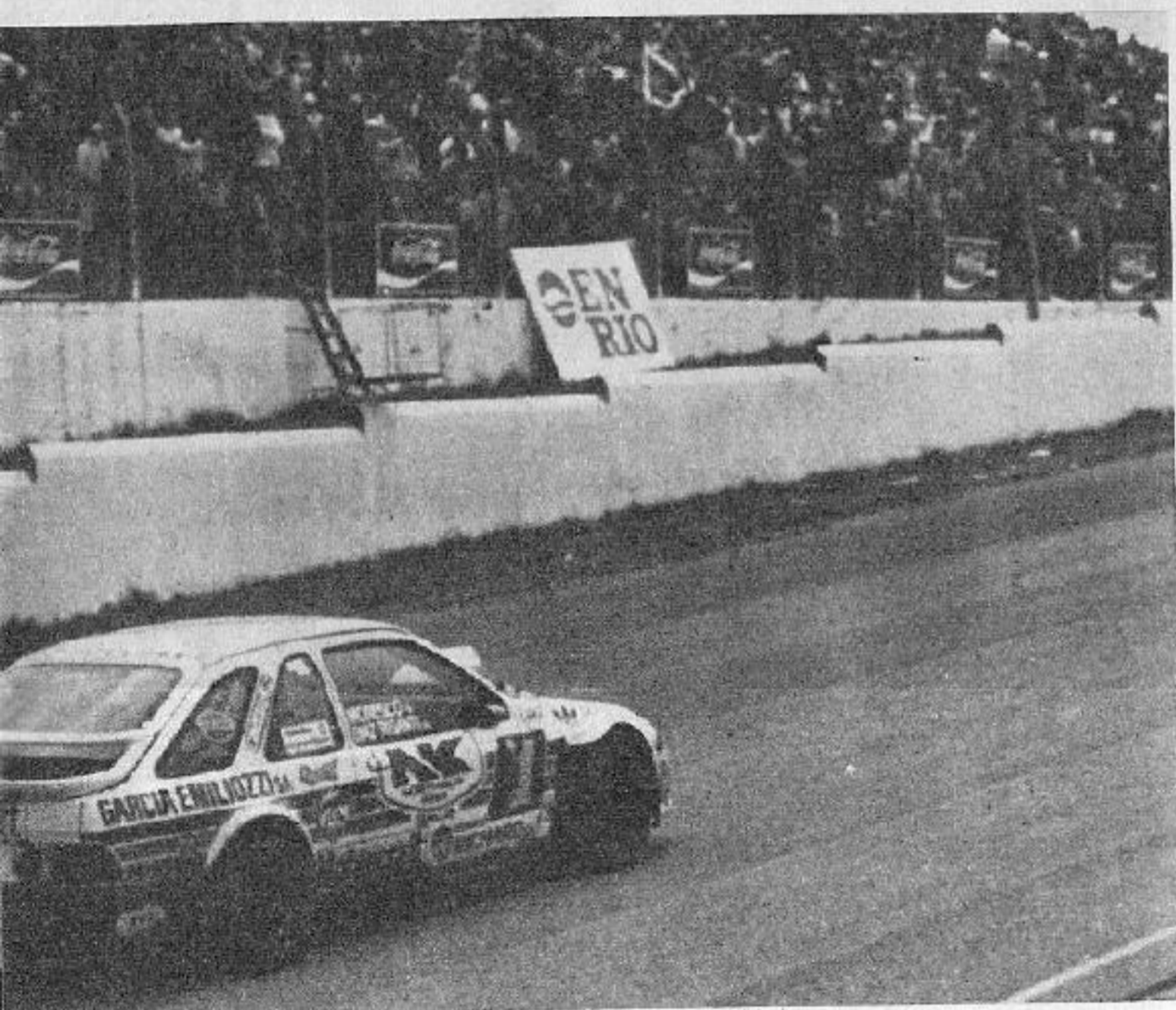
1. Los frenos fueron causa del despiste de **Daray**. El de San Isidro aprovecha la circunstancia para departir amablemente... 2. Se llama **Celia**, estaba en los boxes del Cabalén y fue la más mirada del fin de semana. 3. La tribuna del Cabalén estaba repleta pese a lo inclemente del domingo de la carrera. 4. **Mancuso** rumbo a boxes... 5. **Mustafá** y **Berta** cariacontecidos el sábado por la tarde, poco después de haberse doblado el puente trasero de la coupé Fuego. 6. "**Cocho**" **López** haciendo manerías. ¿O esperando algo de Ford? 7. **Rocio**, duro, éste es el auténtico "**Toto**" **Etchegaray**... 8. **Miguel Mayeste** con la coupé ex-Canedo y **Enrique Toriani** en pleno "pas de deux". 9. La morocha es **Ingrid**, la rubia, no sabemos cómo se llama pero nos gustaría... 10. **Mario Gayraud** en el podio. El muchacho no pierde la sonrisa aunque le falten 27 puntos para alcanzar a **Daray** en el torneo. 11. **Rodolfo Zucín**. Hizo una buena carrera pero no pudo irse adelante con **Traverso**. 12. **Victor Romagnoli**. Cordobés, joven y frustrado en el Cabalén al romperse un neumático.



FORMULA RENAULT ARGENTINA

a **DANIEL NEVIANI**

Porque en su recomienzo con un chasis Crespi hizo una tarea excelente en todo el fin de semana pese a no haber probado intensamente el auto —un 0 km recién entregado—. Sin cambiar prácticamente nada en los reglajes originales. (sólo toques en la barra y alineación...), concreto una buena labor si bien fue penalizado con 10s por adelantarse en la partida de la final.



10
9



T.C. 2000

a **ERNESTO BESSONE**

En una carrera donde la mayor expectativa estaba centrada en la actuación y el poderío del piloto local Daniel Mustafá, "**Tito**" Bessone apareció desde atrás dándole la mayor emoción a la carrera y arrancando aplausos de todo el público cordobés. Llegó a estar segundo y a descontarle décimas al puntero en varias vueltas, pero luego se detuvo por una cubierta pinchada. Aunque lo mejor de su desempeño estuvo en la escalada al segundo puesto superando a Mustafá, Crocco, Zucín y Daray. De sufrir durante viernes y sábado con un auto muy indócil, el campeón del CAP trabajó sin pausa para lograr una puesta a punto "de primera" para la carrera. Simplemente, dio un ejemplo más de su contracción al trabajo y profesionalismo, además de toda la gama de recursos que mostró en la pista.



12

mación consultar al 3060 de Pigüé.

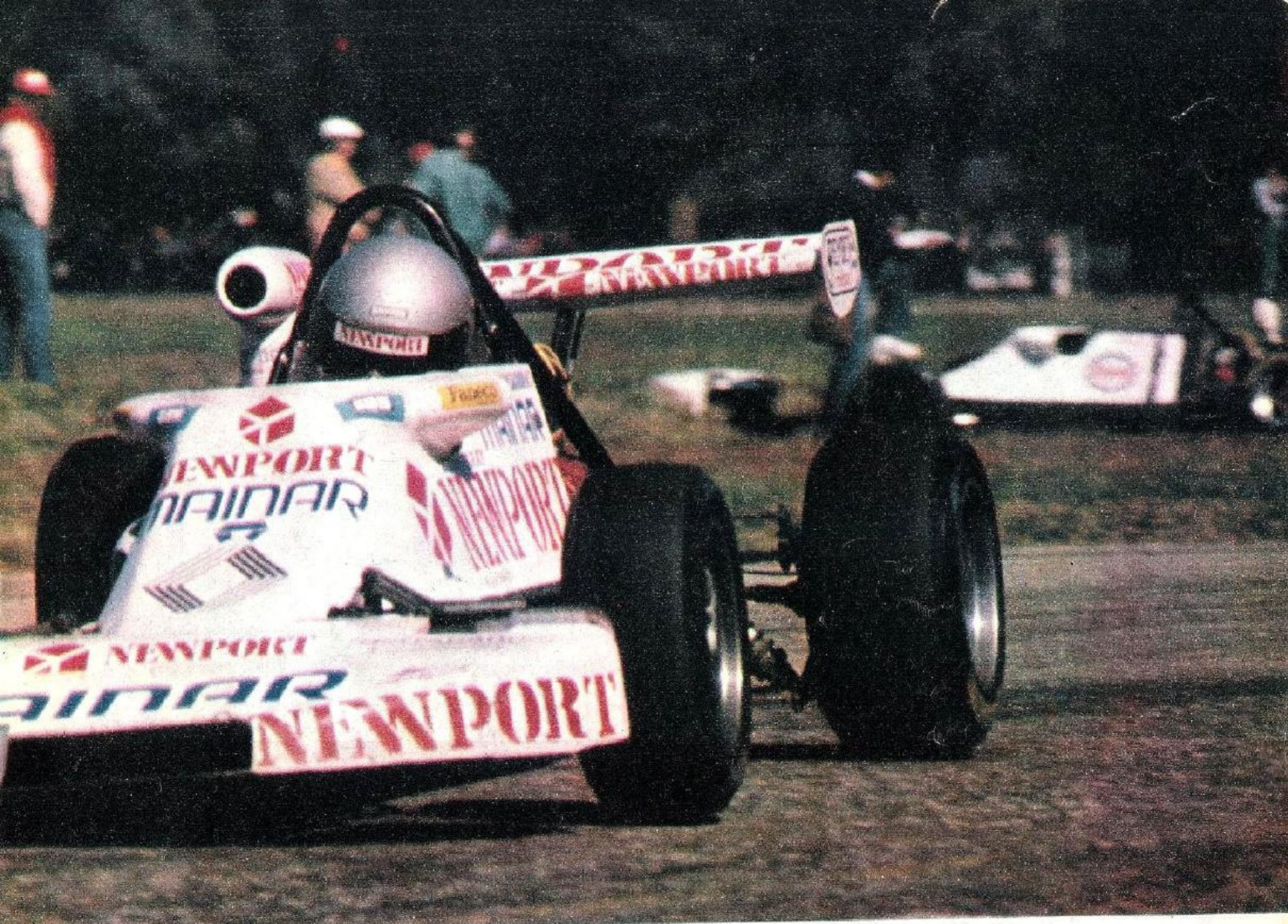
PREOCUPACION - De Daniel Mustafá antes y después de la competencia por no contar con un auto apto para pelear la punta. Esencialmente la cuestión estaba en los neumáticos porque, probando en los días previos, la Fuego se comportó a la perfección pero, al ensuciarse la pista, fue imposible llevarla bien. Ante tales dificultades, Mustafá decidió probar inmediatamente luego de la carrera una serie de elementos, incluso una nueva planta motriz proporcionada por Berta.

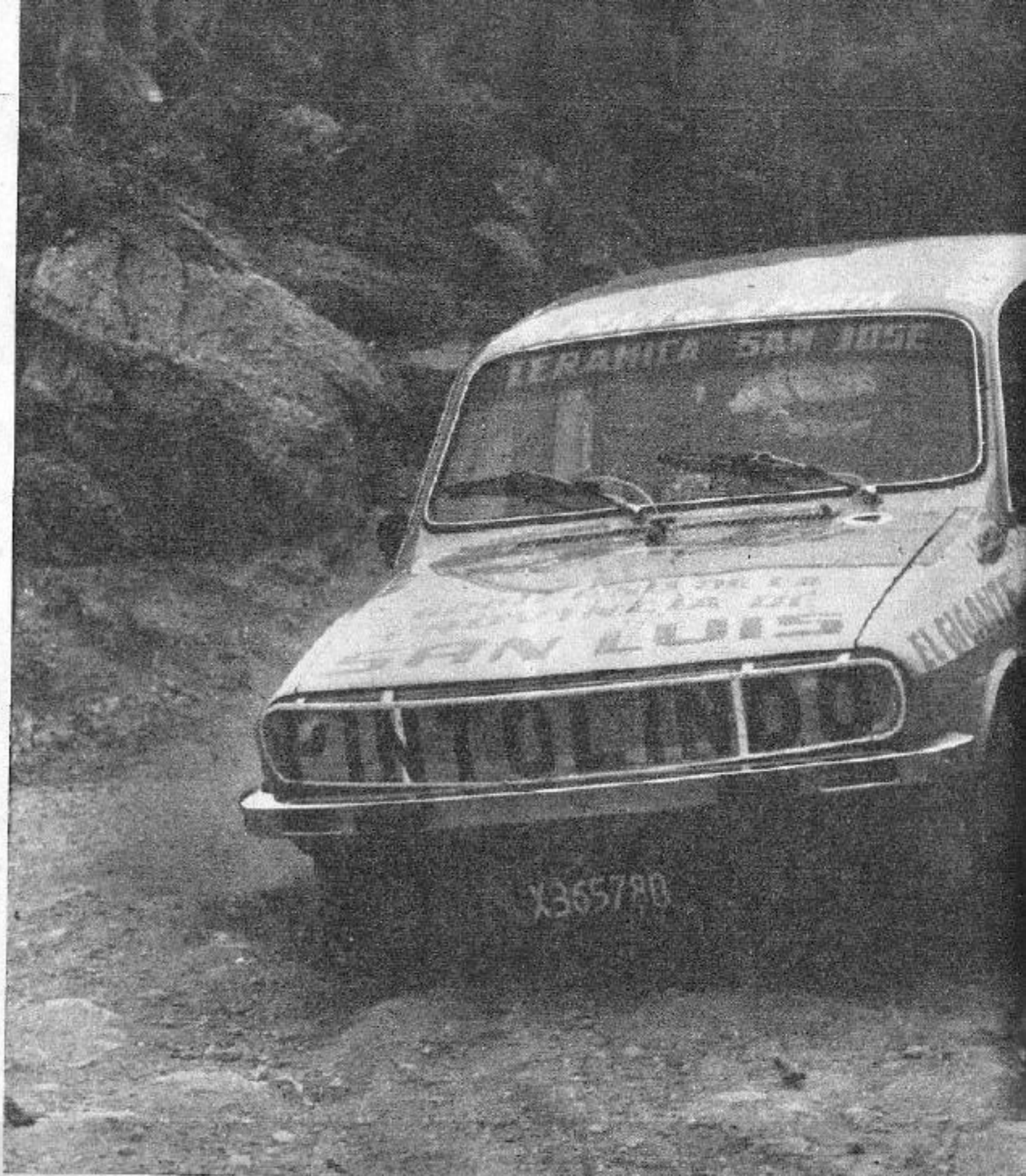
CONFERENCIA - El viernes anterior a la competencia, el Córdoba Automóvil Club realizó una conferencia de prensa en las instalaciones de la concesionaria Ford Feigín, para agasajar a las autoridades y a los periodistas. Entre los ilustres asistentes, se destacó la presencia del Intendente de Córdoba, señor Mestre.

BOVONE - Tuvo el mejor rendimiento desde que corre en la Fórmula Renault. Es de Laboulaye, Córdoba, y debutó en Río Cuarto en 1984. Esta fue su novena presentación **aunque el motor anterior tenía solo tres carreras, Reybet nos dio otro con 200 vueltas más y la mejoría se notó mucho...** Sexto en la clasificación final, cuarto en su serie y décimo en tanques llenas, largando la final en quinto lugar. El auto lo atiende Fantini, **"quien de chasis Crespi entiende bastante..."**

2) Miguel A. Eichegaray y su Berta, dominadores en Córdoba y a un paso de consagrarse campeones. A pesar de la lucha con Neviani, "El Tolo" estaba debidamente informado del recargo de su perseguidor. **4)** El Renault 18 de Juan María Traverso, uno de los protagonistas de la jornada y, junto a Gaviard y Eichegaray, de los más aplaudidos en Córdoba. **1)** Carlos Akel, propietario del auto de Daray, puntero del campeonato, que esta vez acusó varios problemas que lo dejaron sin chance. **3)** Escena del tercer pelotón en las primeras vueltas. Mustafá lucha con Traverso, seguidos ambos por Di Palma, Crocco, los dos Del Campo y "Cocho" López.







REVISANDO APUNTES

• Más Fotos • Apostillas • Conclusiones

VI Rally de San Luis (13-14-15/9/85)

ECOS AMABI

CASCOTITOS DE ONIX

SEMIEJES EMBRUJADOS. Rubén Del Campo anduvo fuerte como de costumbre, hasta que rompió un semieje en el segundo PC. Lo cambió Griwieniec en tiempo récord y siguieron en carrera, terminando la primera jornada anteúltimos. Cuando estaba recuperando terreno el sábado, rompió un segundo semieje y ahí se decretó su abandono. Según el hombre de Quilmes, algo está embrujado o a él le está vedado el secreto de los semiejes que aguanten la transmisión de la potencia de su motor al piso...

HOTEL CINCO ESTRELLAS. El Hotel Internacional Potrero de los Funes, figura como de cuatro estrellas. ¿La modestia puntana le quitó una? Porque se trata de un establecimiento espectacular, enclavado a orillas mismas del lago, con una infraestructura total: casino, restaurante de primera, facilidades para la práctica de deportes náuticos, salones para convenciones, y precios muy razonables. Un ejemplo de empresa del Estado (provincial en este caso) bien llevada.

ENTREGA DE PREMIOS. Se hizo precisamente en

el Hotel Potrero de los Funes, y contó con la asistencia de la plana mayor del gobierno provincial, con el **Dr. Adolfo Rodríguez Saá** a la cabeza. Además de los premios adjudicados a los mejores clasificados, hubo otros especiales, como el que recibió CORSA, un pistón y una biela vinculados por el correspondiente perno, realizado en ónix, artesanía típica de la localidad de La Toma.

LA CLASE 1, CON UN 10. Algo que quizá no se reflejó cabalmente en la nota de hace una semana: la calidad de los pilotos y navegantes de la clase menor. Los Fiat 128 de 1100 aparecieron muy arriba en las clasificaciones (ver recuadro de primés) aprovechando las características del terreno. Rosso, Damilano, Rasetto, Trossero, Maurizzi, Benítez, Libak, Martínez, Gay y González, entre otros, deleitaron a la tribuna pasando realmente rápido.

NIEBLA. Este meleo fue una dificultad más que debieron afrontar los participantes. Especialmente en los primés cercanos a la capital, ya que más al norte el clima se mostró más despejado. En algunos casos no se veía más allá de la cincuenta de metros.

PRIME POR PRIME

PC N° 1, Mirador La Florida-Ruta 7 Cajones, 10,56 km

1° Soto-Christie (Renault 18) 8m04s100 a 78,544 km/hora (1° Clase 3); 2° Recalde-Del Buono (R-18) 8m07s; 3° Rales-Campana (R-18) 8m12s; 4° Bescham-García (Fiat 1.5) 8m34s (1° Clase 2); 5° Altamirano-Huado (VW Golci) 8m45s; 6° Degiovanni-Valentini (Fiat 1.5) 8m55s; 7° Bassi-Syrioni (Peugeot 504) 8m56s; 8° Torrés-Stella (R-12) 8m57s; 9° Fleré-Segúries (R-12) 9m03s; 10° Recalde, José Quiros (R-12) 9m04s; 11° Del Campa-Griwieniec (R-12) 9m05s; 12° Colasi-García (R-12) 9m09s; 13° Damilano-Machuca (Fiat 128/1100) 9m13s (1° Clase 1); 14° Schmid-Cramaglia (R-12) 9m13s; 15° Rosso-Bustos (Fiat 128/1100) 9m20s; 16° Patti-Faure (R-12) 9m26s; 17° Veglia-Comini (R-12) 9m28s; 18° Pancallo-Goy (R-18) 9m33s; 19° Della Valentina-De Elias (R-12) 9m35s; 19° Moreira-Pérez (Fiat 125 B) 9m35s; 19° Trossero-Guerrero (Fiat 128/1100) 9m35s; 22° Tinnacher-Perugini (R-12) 9m36s; 23° Luna-Silva (R-12) 9m38s; 24° Miglio-Cisneros (R-12) 9m38s; 24° González-Mammana (Fiat 128/1100) 9m38s; 26° Surra-Bulacio (R-12) 9m39s; 27° Maccari-Merlo (R-12) 9m40s; 28° Rasetto-Martina (Fiat 128/1100) 9m42s; 29° Alboretti-Dazzi (Fiat 128/1100) 9m47s; 30° Nizzo-Coffi (Fiat 128/1100) 9m50s; 30° Libak-Amman (Fiat 128/1100) 9m50s; 32° Machado-Oyala (R-18) 9m52s; 32° Maurizzi-Vosio (Fiat 128/1100) 9m52s; 34° Compra-Navaja (R-18) 9m54s; 35° Zarega-Schwander (Fiat 128/1100) 9m57s; 36° Siragusa-Tomassi (Fiat 147) 9m59s; 37° Pigliacampo-Bartol (R-12) 10m03s; 38° Benítez-Benatto (Fiat 128/1100) 10m04s; 38° Capisano-Carrara (Fiat 128/1300) 10m04s; 40° Vallejo-Padellera (Fiat 128/1100) 10m05s; 41° Menichelli-Variación (R-12) 10m12s; 42° Limina-Sañtúa (Fiat 128/1300) 10m13s; 43° Quiroga-Ruiz (Fiat 147) 10m14s; 44° Del Bosco-Pina (R-12) 10m19s; 45° Gay-Volta (Fiat 128/1100) 10m20s; 46° Chali Beltrán (Daihatsu) 10m21s; 47° Gonzalo-Roig (R-12) 10m22s; 48° Amichelli-Polanich (Fiat 147) 10m23s; 49° Martínez-Silvestro (Fiat 128/1100) 10m24s; 50° Luján-Maldonado (R-12) 10m25s; 50° D'Olivio-Rodríguez (Fiat 128/1100) 10m32s; 51° Salgado-Nash-Danielli (Fiat 128/1100) 10m27s; 53° Angelini-Moreno (Fiat 128/1100) 10m28s; 54° Harte-Pellizer (Fiat 128/1300) 10m32s; 55° Palma-Campos (Fiat 128/1100) 10m36s; 55° Minetti-Frías (Fiat 128/1100) 10m37s; 57° Puchetta-Puchetta (Fiat 128/1100) 10m39s; 58° Nicotra-Nicotra (R-12) 10m41s; 59° Buigas-Achirelli (Fiat 147) 10m44s; 60° Mattor-Vidal (Fiat 125) 10m51s; 61°



El gracioso apodo de "Pan lactal" es usado popularmente para identificar a los simpáticos utilitarios conocidos como "Vans" o "mini-Vans" según el tamaño.

Subaru, Mitsubishi, Toyota, Daihatsu, etc, le dan a las calles de nuestro país un colorido que no conocíamos antes de la apertura de la importación.

Claro que esta moda—surgida de la practicidad de estos vehículos— está igualmente difundida en Tokio como en Moscú y podemos dar muestras de ello gracias a nuestro hobby. ¿Cómo comprobarlo? Es sencillo, ya que podemos presentarles a ustedes un "pan lactovich" llegado de la Unión Soviética. Suena muy exótico, ¿verdad?; pero ellos verán con el mismo grado de exotividad que les llegue el Torino de Buby.

Este Van es de marca R.A.F. (nada que ver con "Royal Air Force") y está fabricado en escala 1/43 (para los que no creen que esta escala es universal...) por Industrias **Novoexport**. Para los que somos coleccionistas, no es una gran novedad el hecho de poseer una miniatura proveniente de las estepas rusas, pero para los que no lo son, seguramente un aire de curiosidad los invadirá, y no es para menos.

Empero, podemos develar un poco la incógnita aportando algunos datos de interés. En primer lugar, la prolijidad de la serie de miniaturas Novoexport está a la altura de las mejores del mundo, y no creo estar exagerando. No sólo por la completa ausencia de material sobrante (comúnmente conocido como "rebarbas" o "rebabas") sino porque las proporciones fueron respetadas en extremo, dándonos una cabal idea de las formas del vehículo verdacero. Esto no termina allí, ya que las cuatro puertas que posee la miniatura se pueden abrir, confirmando que aquí no se han escatimado esfuerzos para lograr un producto de calidad. A ello hay que agregarle el hecho de que los faros, parrilla, paragolpes adosados, abundan por doquier, y esto es algo que el coleccionista apre-

cia realmente. Los colores y la decoración de la miniatura que hoy presentamos en sociedad, corresponden a los de la línea aérea Aeroflot, dándole a la réplica un sabor muy típico de su lugar de origen, ¿verdad?

Ahora nos trasladamos a las tierras del sol naciente para mostrarles una Van con mucho "aire" a las verdaderas que nos llegaron del Japón, aunque justamente ésta no esté entre nosotros. Se trata de la **Nissan Cherry Vanette**, que realizó en escala 1/40 la firma **Diapel**. Como es común en esta fábrica, la calidad es muy buena y posee todas las "chiches" que debiera: neumáticos de goma aplicados en llantas cromadas, faros delanteros y traseros agregados con marco cromado, apertura de puerta lateral corrediza reproduciendo el mismo sistema que la original, apertura de puerta trasera y de un sector del techo, que es corrediza, etc. Esta miniatura es ideal para que la posean aquellos que gusten de este tipo de vehículos.

Finalmente nos llega también de Japón la "mini cajita de zapatos", es decir, el **Toyota Delivery Van**. Contrariamente a la línea de la mayoría de las Vans, generalmente de ángulos redondeados, la Toyota nos muestra aristas bien marcadas, dándole un aspecto de cajita, como señalábamos un poco risueñamente unas líneas más arriba.

Si guiendo con la tónica de Diapel, la calidad se mantiene invariable, mostrándonos aperturas de puerta lateral izquierda—corrediza— y trasera de doble hoja. Lastima que la inscripción "Toyota Delivery Van" fue adosada con un autoadhesivo y no con calcomanías al agua, que le confiere más realismo.

En fin, que las "Vans" son sólo un tema más de los múltiples que nos ofrece el automodelismo como para llegar a poseer una interesante colección: ¡Que las disfruten!

Sergio-Marcelo Goldvarg.
Fotos: Ramón Vieira Rivarola

gunas novedades

i Pan lactal"



LO INSOLITO

FORD TRANSIT SUPERVAN 2

**300 km/h y de 0 a 100 km/h
en 3 segundos**

¡LINDO REPARTO

**Forma de van y prestaciones
de Fórmula Uno. ¡El delirio
de los camioneros!**

Para ponernos en clima con respecto a este aparato, que usted ya habrá relejado con ansiedad en la fotografía, debemos informarle acerca de que en Europa se disputa un torneo continental de carreras en circuito para... ¡camiones! Sí, camiones. Y de los grandes. Los brutos. Esos que cuando pasan de contramano en la ruta (como los Scania en nuestro país) le aplastan el auto a uno como si un gigante le pisara encima. Eso será motivo de una próxima nota en este semanario, pero por ahora comencemos con el "show" que rodea las carreras de elefantes (que, por otra parte, no andan precisamente despacio...). Entre todo el despliegue "artístico" que se ofrece en esas reuniones figura la presentación, con fines publicitarios y con Johnny Dumfries ("collandatore" escocés de Ferrari) al volante, de este Supervan 2 de Ford Europa.

Un inmenso camión con remolque cerrado transporta de circuito en circuito este Supervan, que no es otra cosa que un Ford Transit (el van más exitoso en ventas en el viejo mundo) con algunas modificaciones. Bueno, en realidad, de Transit lo único que tiene es la forma de la carrocería base; el resto... En lugar del motor delantero que equipa al doméstico Transit, éste posee uno de ubicación central. Se trata nada menos que de un propulsor Cosworth DFL V8, o sea el tradicional motor de Fórmula Uno pero llevado a 3.900 cm³ para Endurance. La Ford no declara la potencia oficialmente, pero se estima, a ojo de buen cubero, que supera los 450 HP.

Lo que sí se conoce son las prestaciones del aparatejo. La velocidad máxima es de 300 km/h. Sí, tres gamberolis. Aceleración de 0 a 100 km/h en 3 segundos y de 0 a 160 en 6 segundos.

La carrocería de fibra de carbono está montada sobre un chasis de aluminio y los neumáticos de perfil bajo ayudan a llevarlo, a veces, derecho. El consumo es moderado: está en los 47 litros cada 100 km. Aclaremos, moderado para un Cosworth, puesto que el Transit standard consume 7,8 litros cada cien. No, si es lindo aparato para hacer un reparto de diarios... ¿No?

Informe y foto: Carlos Bitti
(desde Modena, Italia)



APARATO PARA UN O DE DIARIOS!



CORSA

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

La revista se reserva el derecho de

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

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

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

El aviso puede ser publicado bajo los siguientes rubros:

1.0	Automóviles de competición (compra, venta, permuta)	4.0	Pick-ups (compra, venta, permuta)
2.0	Automóviles (compra, venta, permuta)	5.0	Motocicletas (compra, venta, permuta)
2.1	Automóviles de colección (compra, venta, permuta)	6.0	Repuestos y accesorios (compra, venta, permuta)
2.2	Automóviles importados (compra, venta, permuta)	7.0	Herramientas y máquinas (compra, venta, permuta)
2.3	Autos fuera de serie (compra, venta, permuta)	8.0	Náutica (compra, venta, permuta)
2.4	Auto ahorro (compra, venta, permuta)	9.0	Casas rodantes y trailers (compra, venta, permuta)
3.0	Camiones (compra, venta, permuta)	10.0	Varios
		11.0	Automodelismo

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

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

IMPORTANTE

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

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

DODGE TC-2000 ex Di Palma tapa Maldonado Weber 55 dos motores relaciones caja, diferencial 14 llantas oportunidad acepto autos en parte de pago facilidades Gonzalo Barceló avenida Córdoba 3170 tel. (01)89-0443.

CHASIS CRESPI 17 completo vendo o permuta. Pintos 1002 Lomas de Zamora. Tel 245-6265.

Vendo **KARTING COMPETICION** chasis Panter con motor Sapucaí, 8 llantas importadas, DAP de aleación con cubiertas nuevas para tierra y pavimento u\$s 1.100 Carlos Bertone. Tel 396 Colón Ba.

FIAT 128 1.300 turismo clase dos, motor Gava, repuestos listo para largar Hugo Fierros vende 744-8992 Horario comercial acepto permutas.

RENAULT 5 GTL 1300cc 1980 equipo especial Crespi. Customizado exclusivo color rojo, excelente estado vende Sandro Crespi en Santos Dumont 4811 Capital Tel 854-9144.

Vendo **CHASIS AVANTE** para fórmula Renault o categorías zonales con ruedas para fórmula dos, llantas Still y cartinga de fórmula 11 todo \$ 750 llamar al 253-7936 sr. Hugo.

Vendo **CHASIS TULIA 2.1** para fórmula Renault y repuestos completos para motor avenida Marquez 2279 José León Suárez Tel. 769-2543 Humberto Dana.

Vendo **FORD FALCON** para turismo carretera listo para largar avenida Marquez 2279 José L. Suárez tel. 769-2543. Humberto Dana.

Vendo **FIAT 600** fórmula 07 listo para largar, 2 juegos de gomas y 6 relaciones de caja Crovara 3571 La Tablada tel. 652-5028 sr. Guillermo.

PEUGEOT 504 TN GRUPO "A" listo para largar en rallies nacionales o zonales auto entero, sin golpes. Tratar en calle Entre Ríos 2191, Olivos o llamar al TE.: 797-7056.

Vendo **FIAT SUPER EUROPA 1500 GRUPO "A"** para Rally listo para largar en pagos del Tuyú. Hablar a Guillermo Romero (0549) 2514 Cruz del Eje. Corrió dos rallies; quinto en ambos.

ALFAROMEO anterior 1970 cualquier estado o modelo compro manuales, accesorios o motores cualquier información a J.B. Justo 4050 Olivos 1636 Bs.As. o al 768-8444 lunes a viernes de 8 a 12 horas.

FIAT 600 Fórmula 07 casco listo para largar Motor desarmado (completo) gomas, trailer "buenísimo" TE.: 0225-21/85 0225-21/859. Horacio comercial Tato.

Vendo o permuta por chasis usado de Fórmula Renault Santafesina un **CHASIS COMPLETO DE FORMULA 2000 SANTAFESINO 0 Km** TE.: 14953 preguntar por Eduardo López 1281 Vdo. Tuerto, Sta. Fe urgente.

TULIA XXII seis carreras, motor 1400 Motoriázo (sutura competición) caja Meriggi chica, trailer, repuestos completo o separado. Micro M. Benz 1112 mod 68 para equipo de competición. Jorge Baio 041-556444 8-12.

Vendo **FIAT 600** standard mejorado. Listo para largar motor R.G. Tapa R.G. atendido por Passarelli, Arbol Bamse con cubiertas lluvia. Escucho ofertas. Blanco Encalada 2602 esquina Aménabar, Café Poirot 21 Hs.

KARTING CHASIS 85 motor DAP carrera larga 84 vendo juntos o separados fierros de lo mejor, categoría inter o junior. Se escuchan ofertas serias o permuta por auto o moto. TE.: 67-6687 ó 431-1858.

KARTING CHASIS DAP 83 con accesorios vendo o permuta urgente. 12 de Octubre 1052. Quilmes o preguntar por Sr. Norberto al 253-3457. Horario Comercial escucho ofertas.

Vendo **FORMULA RENAULT. JULIA XXI**. impecable 3 trompas, motor. Rullo repuestos varios 8 ruedas armadas. TE.: 0921 34004 o 36963, Bahía Blanca.

DATSUN CAP alquilo-vendo prueba previa con tiempo del circuito, todos los repuestos originales con 2 trompas de competición. Alquiler \$ 1.500 más 4 gomas y nafta. Ramón Falcón 6371 Cap. TE.: 641-0647.

Ruben Parent vende por cambio de categoría **TURISMO PISTA 2** diferenc. autoblocante, bomba eléctrica encendido, llantas, gomas varias. AVenida Córdoba 5347 Capital. 10/20 Hrs. TE.: 771-0081 772-5573.

FIAT 600 mecánica 128 IA-VA 747-0721 vendo.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

FORD A modelo 1930, voiturette carrozada de fábrica única excelente estado. Alta Gracia Cba. Teléfono 0547 21106 domicilio Mateo Beres 479 horario oficina. \$ 2.300.

Vendo **FIAT 125 1979** impecable nunca un golpe, stereo, cañossilen, volante Matra, guardaplas, llantas, potenciado, realmente como OKM. Acepto menor valor \$ 3.350 Emilio Mitre 1569 1er piso, 92-8103. Claudio urgente.

Vendo **CUPE FORD V-8** galera impecable original de fábrica Buar Colón y Perito Mreno. Firmat.

Vendo o permuta **COUPE FORD 1938** mecánica Falcon 188 caja cuarta, freno a disco, joya, única en el país. TE.: 248-2143. Ver en Macabía 1001 Banfield 3.500 australes.

LANCIA cualquier estado o modelo repuestos, manuales, accesorios. Cualquier información por carta a Juan B. Justo 4080 Olivos o al 768-8444 lunes a viernes de 8 a 12 horas. Insista.

Vendo **COUPE FIAT 125 1978 POTENCIADA** igual a 0 km. Llantas IAVA, suspensión especial, carburador doble boca, múltiple Silens, neumáticos Maxi Radial, chapa-pintura, tapizado original de fábrica, en inmejorable estado. Acepto menor valor en pago **★ 2.900**. TE.: 90-6762 431-2292.

Vendo **CHEVROLET 400 1965** muy buena mecánica, radio y calefacción, chapa, pintura, tapizado original con detalles o permuta por igual o menor valor Av. Juan B. Alberdi 872 3º "B" teléfonos 90-6762 431-2292.

N.S.U Compró coche o coupe repuestos originales, compro accesorios o elementos varios. Cualquier información a J.B. Justo 4050 Olivos 1636 Bs.As. o al 768-8444 lunes a viernes de 8 a 12 Hs.

Vendo **RENAULT GORDINI MODELO 1968**. Llantas de magnesio. Documentación al día. Llamar después de las 21.00 horas TE.: 701-1610.

Compró **MOTOR FIAT 600 STANDARD** cilindrada hasta 850 cc con o sin faltantes. Con documentación. TE.: 67-6687 o 431-1858 ó 67-3316 Capital Federal.

Vendo **MERCEDES BENZ modelo 38** motor naftero a reparar. Calle 66 N° 787 Dpto B TE.: 021-529264, La Plata.

COUPE CAMARO 55 MODELO 69 motor 250 original Ala, dirección hidráulica, llantas de acero deportivas, gomas especiales, levanta vidrios eléctricos caja de 4º, mecánica de fábrica, tapizado terciopelo cañossinen salidas deportivas colormegra. Joya u\$s 4.500 Av. Ceballos 261, Chivilcoy.

2.3

AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo o permuta por auto igual o menor valor S. prototipo Spyder Berta Tornado adaptado p/ calle c/luces s/ patentar **★ 2.000**. Ver en Amenábar 3382 Santa Fé C. Postal 3000.

Vendo **BUGGY 75** mecánica Gordini muy buen estado. Papeles al día con capota nueva. Vallejos 2305, Capital, TE.: 571-7509.

5.0

MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **MOTOCROSS 250c.c.** nacional electrónica lista para ganar con algunos fierros total **★ 480** llamame al tel. (0342) 24521 Alem 555 Bragado Bs.As.

Vendo **YAMAHA DT 250** Enduro blanca 10.000 kmts sin golpes, totalmente original u\$s 2.500 Castelli 455 Venado Tuerto TE.: 21779 horario de comercio.

MOTO ENDURO COMPETICION 250 c.c. SUZUKI modelo 81 excelente original vendo TE.: 294-1069. Uriburu 730, Adrogué, Bs.As.

6.0

REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

MOTOR PLYMOUTH 1955 V.8 desarmado 654-7420 vendo. **★**

Bielas, carrillo, block **FALCON** tapas bancada, torretas, alero herceg, tornillos mangueras Roberto Puerta Pichincha 620 Boulogne 1609 Bs.As. 760-2988 D/21 horas.

Vendo **CARBURADOR MULTIPLE ADMISION**. Escape Fiat 128 **★ 50,-** TE.: 652-5629.

Vendo **DISTRIBUIDOR DULBECCO** Fórmula Renault, juego discos freno Crespi. Todo sin uso. Oscar Martini, Belgrano 951, Marcos Juárez TE.: 26530.

Vendo dos **CUBIERTAS MICHELIN** Alemania 185 15 XVS poco uso para auto de calle o competición T: 67-3316 Capital. Buen precio. Preguntar por Francisco.

MOTOR DODGE F2 vendo block 2 ciguenales, 5 pistones forjados 5 bielas, carrillo, volante acero, tapa entubada, accesorios **★ 1.500** contado más 30 días. Verlo en Ramón Falcón 8371 CAP. 641-0647.

Vendo **MOTOR DODGE** do-cientos, completo, funcionando perfecto, barato T.E. 0223/2551.

Diseño Varela vende regalado, matrices plástico reforzado y derechos fabricación Berunetagt y barqueta convertible (inédita) adaptables mecánica FIAT 600 y similares. Acepto auto usado 16 N° 236 la misma plata. TE.: 021-248588 ¡Aproveche!

Vendo **MOTOR CHEVROLET 230 MODELO 1975** 98.000 kilómetros reales completo suplantado por Diésel. Tratar Daniel u Horacio. Alte. Cordero 4249 Domingo, Avellaneda TE.: 207-9048 8 a 19 hs.

MOTOR DODGE 1,8 tapa entubada, bielas Saenz, distribuidor Dulbeco, levas Bamse y Romero, Weber horizontales, cárter con rompeolas, pistones especiales, volante para multidisco varios repuestos. Tel 744-7724. Vendo o permuta.

Vendo **MOTOR, CAJA**, tran delantero, diferencial, columna de dirección con volante soporte rueda de auxilio de Ford "A" 1931. Soler 578 Ituzaingo particular.

Vendo 3 **DEFENSAS DEPORTIVAS** 1 de Ford F.100 sin cubre faros y 2 de Daihatsu Kombi con cubre faros nuevas. Moreno 638 Ramos Mejía 658-5350.

Vendo o permuta **SUSPENSION COMPLETA CI-TROEN 3 CV** con campanas y semiejes. Una tapa de cilindros Gordini completa muy buena por Jaula Antivuelco o escape STD mejorado. French 2177 Béccar TE.: 747-7254.

Vendo **MOTOR FIAT 600** nuevo con papeles **★ 380**. TE.: 208-5955, preguntar por Osvaldo.

Vendo **CAJA 5º** relacionada **PEUGEOT RALLY EX EQUIPO**. Suspensión completa rally - frenos especiales - tanque nafta - parabrisas triple - arvol de levas - resortes - válvulos tapa de cilindro etc. Villa Cañás Santa Fe TE.: 0462-91007 Sr. Cacho Lousto.

Vendo **BOMBA INYECTORA AMERICAN BOSCH** sin uso. Base plana. Para diesel seis cilindros. Sin regulador. **★ 650** TE.: 312-9961 horario oficina.

8.0

NAUTICA -VENTA-

CASCO MOJARRA apoyo tres puntos fuerza libre categorías zonales ex campeón Juan Jarmczuk Irala 1631 Doc Sud Avellaneda BA.

9.0

CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO VOLVO** transformado en casa rodante y taller móvil ideal para equipo competición gomas nuevas perfecto estado. Llamar a José Ibarra (0394) 80334.

10.0

VARIOS

Vendo **COLECCION CORSA N° 0** al 900 muy buen estado o permuta por jaula antivuelco FIAT 125 coupe TE.: 572-3259.

PREPARADOR MOTORES T.C. 3 litros ex equipo oficial Ford dispone de tiempo libre desea conectarse con interesado para despuntar vicio competitivo también atención auto completo Ramón Freire 4570 Capital. Tel 541-5327.

OBJETIVO TESAR 1:6:3 foco 30 cm. Carl - Zeiss N° 527966 y 1 trípode de aluminio. Andrés Lamas 1331 TE.: 599826.

Revista CORSA N° 1004. Director: Jorge Augé Baocqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. L. N. Alem 896, Piso 1º, Capital Federal. T.E.: 312-6010/29. 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 N° 308.117. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Bik Press, Dan, Dachary, Dyn, Ete, Ica Press, Noticias Argentinas, Rizzoli, U.P.L., Sipa Press, Ila. Miembro de la Sociedad Interamericana de

Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA); del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1º, Capital Federal. T.E.: 26-3908. Distribuidor en el Interior: Ryela S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires (1093). T.E.: 37-6443, 38-2196, 37-8003. Distribuidor Internacional: Editorial Abril S.A., Departamento Exportaciones, Avda. Belgrano 1580, Piso 1º, Buenos Aires. T.E.: 37-6003, 37-8443, 38-2196. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Displa S.A., Juan Blancos 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.G.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. Septiembre de 1985. IMPRESA EN ARGENTINA.

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-50	Franqueo Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1001
	Concesión N° 7.970



Stefan Bellof
(1957-1985)



Manfred Winkelhock
(1952-1985)

UNIDOS POR EL DESTINO

Durante su vida como pilotos profesionales, Manfred Winkelhock y Stefan Beloff tuvieron una serie de circunstancias comunes que, finalmente, también los unieron cuando sus respectivos autos de Endurance troncharon sus vidas.

A Manfred Winkelhock y Stefan Beloff unían algunas particularidades comunes. Ambos eran alemanes y pilotos profesionales de automovilismo. Formaban parte del reducido grupo que admite la Fórmula Uno, integrando dos equipos que precisamente no se destacaban por ser de los mejores. En los fines de semana que la categoría les dejaba libre, ocupaban su tiempo con el Campeonato Mundial de Resistencia, aunque en este caso con sendos y eficaces Porsche, que les permitían a menudo estar en las posiciones de vanguardia.

A Manfred Winkelhock y Stefan Beloff los separaban otras cosas. Aquél estaba casado con Martina y era padre de dos pequeños hijos, uno de los cuales apenas cuarenta con diez meses de edad. Este se hallaba próximo a casarse con Enka. Deportivamente, Winkelhock, con sus treinta y tres años, próximos a cumplir, había alcanzado hace tiempo el pico de su rendimiento, que sin ser nada del otro mundo le estaba permitiendo, no sin bastante esfuerzo, mantenerse en dos de las categorías más exigentes. Beloff, con sus 27 años, se encontraba en plena etapa ascendente. Una etapa que sus compatriotas seguían con interés, esperanzados de haber encontrado, tras una larga espera, alguien que los representase dignamente en la Fórmula Uno, cubriendo una falencia que los germanos tienen desde hace un buen rato.

A Manfred Winkelhock y Stefan Beloff los unió, en poco menos de tres semanas, ese tragico sino que en la vida de los pilotos de competición representa una parte de las reglas del juego que se manejan en la actividad, que siempre está latente, pero que a veces se da con mayor frecuencia que otras.

Siempre impactan las muertes de los pilotos. Y en esta oportunidad, el impacto fue doble, no sólo por la cantidad sino también por las circunstancias comunes ya mencionadas que rodearon a ambas accidentes. Sin embargo, la trascendencia a nivel mundial no resultó tan grande. Seguramente porque tanto Winkelhock como Beloff no eran nomi-

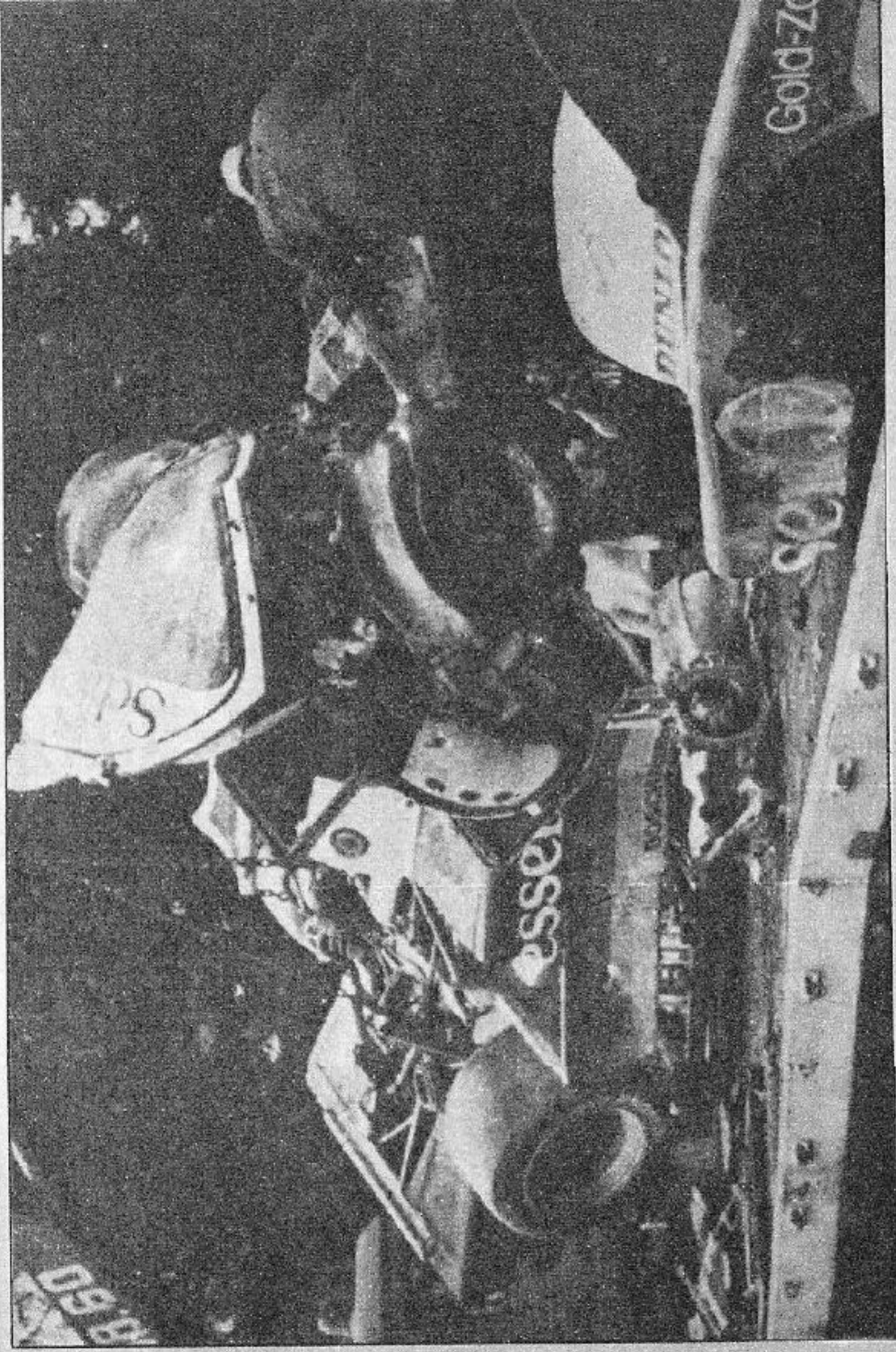
nes familiares para el común de los aficionados. Y bien sabido es cuánto importa esto en función de la mayor o menor repercusión que se le puede dar a un mismo hecho. Quizás también porque sus accidentes no ocurrieron en carreras de Fórmula Uno, y aunque parezca irrisorio y sea injusto, no es lo mismo un accidente en la F-1 que en otra categoría. Códigos especiales que como en tantas otras rubros de la vida, se manejan también en el automovilismo deportivo.

Más allá de estas reflexiones, tanto Manfred Winkelhock como Stefan Beloff se merecen el recuerdo de sus figuras. Porque chico, mediano o grande, ocuparon su lugar en el automovilismo deportivo mundial. Lugares que como todos tuvieron sus características propias.

"NO CORRO MÁS, MAMA"

Manfred Winkelhock resultó, con sus virtudes y defectos, un típico exponente de la generación de pilotos alemanes que hemos visto en los últimos tiempos. Esa generación que ha tenido como representantes paladines a Hans Stuck, Rolf Stommelen y Jochen Mass, quienes a pesar de un permanente contacto con los autos de Fórmula Uno, siempre mantestaron una mayor comodidad al sentarse en autos con techo o sport. Quizá por responder sus generalidades conductivas a un estilo que no se caracterizaba precisamente por su puridad y sí por el ímpetu y la fuerza para dominar las grandes potencias.

A la hora de ubicarlo dentro de un rubro, por sus características, podría más encuadrar a Winkelhock, sin que esto se tome como signo de menoscabo, como un "obrero" del automovilismo deportivo. De esos que se hacen desde abajo, con mucho esfuerzo, sacrificios y con escasas satisfacciones en relación a los mismos. De esos que no llegan a sobresalir por un talento inmenso, pero que en cambio consiguen su propósito en base a una voluntad y perseverancia que no conoce obstáculos. Winkelhock los tuvo y muchos durante su campaña



Los restos del Porsche de Beloff mientras son visitados del circuito de Spa Francorchamps. El habitáculo fue totalmente destruido.

los fue superando. Llegó así, tras mucho luchar y luchar, a gran anhelo de todo piloto: la Fórmula Uno.

Claro que una cosa es llegar y otra muy distinta mantenerse y destacarse. Winkelhock consiguió llegar, amoldarse, mantenerse, pero lo que nunca logró fue destacarse. Hubo varios y distintos motivos para ello. En primer lugar, su casi permanente carencia de un medio económico apto para estar entre los primeros. Durante sus temporadas en A1 y a de este año en RAM, muy pocas fueron las oportunidades en que el alemán contó entre sus manos con un auto medianamente competitivo. Y las pocas veces que ello ocurrió, día por día, cuando gracias a los servicios de Gustav Brunner, se logró en A1 contar con

un chasis decoroso al que se le agregó el BMW Turbo. Manfred aportó "lo suyo" para que su destino en la Fórmula Uno continuara regido por la intrascendencia.

Y "lo suyo" fue un estilo vehemente, que no marcaba diferencias entre guiar un Fórmula Uno, un auto de Endurance o un coche de Turismo. Su ímpetu se forma de llevarlos no hacia diferencias, como tampoco evidenciaba ante cada alternativa el sentido táctico imperecible. Y así fueron los resultados, que prácticamente no aparecieron en las 49 presentaciones que sumó en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno. La mejor prueba son esas escasas días puntos cosechados por un quinto puesto en el Gran Premio de Brasil de 1982, y ello

gracias a la descalificación que sufrieron Nelson Piquet y Keijo Rosberg, las cuales le permitieron a Winkelhock subir los dos escalones necesarios para ingresar en la zona de puntos.

En su faz privada, Winkelhock fue alguien que con su personalidad silenciosa contribuyó a que sólo se lo contase como "uno más" dentro del ambiente. Quienes o conocían, o aseraron que al margen del logico y mínimo contagio del ambiente materialista donde le tocó actuar, Manfred ante puso las veces que pudo su espíritu deportivo a ciertos intereses comerciales. Y debe ser cierto, pues pocos días después de su muerte, Philippe Alliot, su último compañero en la F-1, efectuó entre sus colegas y directores de equipo una colecta con el fin de

UNIDOS POR EL DESTINO

reunir fondos para la viuda y los hijos de Winkelhock, ya que, según se rumoreaba, su posición económica discurría de ser cómoda...

Pero como toda nega tiene su excepción, esa imagen que siguió el paso de Winkelhock por el automovilismo, también la tuvo. Fue allá por 1980, cuando su nombre cobró notoriedad a consecuencia del accidente protagonizado en Nürburgring, durante una carrera de Fórmula Dos Europea, y que al decir de quienes lo vieron, fue uno de los más espectaculares de que se tenga memoria en el célebre circuito germano. En aquella ocasión, su March perdió el aleccion frasero, sin que tan importante dera- le fuese notado por Winkelhock, quien encató uno de los saltos del trazado y al carecer de adherencia su auto levantó vuelo, para caer de punta y dar dos vueltas de campana, antes de detenerse destrozado en su casi totalidad. Sólo el habitáculo conservó su forma original, y de allí emergió Manfred, increíblemente ileso... La escena emitida por televisión impresionó a muchos y de modo especial a la madre de Winkelhock, quien al ver a su hijo en tal situación sufrió una crisis cardíaca. Ya recuperado, Manfred le prometió: "Mamá, no corro más..." Pero la pasión del hombre pudo más que la promesa del hijo.

"SIEMPRE TENDRE UN LUGAR EN LA FORMULA UNO"

La historia de Stefan Bellof es más colorada y también distinta. Porque a diferencia de la mayoría de sus colegas compatriotas, acostumbrados a familiarizarse con mayor frecuencia y notoriedad con los autos con techo, este tubo alemán, cuyo rostro denotaba algunos años menos de los veintisiete que certificaban sus documentos, tuvo una extracción monoplaquista. Que comenzó con la invaluable escuela que paratodo aprendiz de piloto representa el karting, y continuó luego con la escuela lógica y los pasos bien dados, en la Fórmula Ford Alemana, la Fórmula Tres y la Dos Europea. El exacto prólogo para llegar bien preparado a la Uno y también al Endurance.

Esa extracción le hizo adquirir a Bellof una sensibilidad conductiva que fue apuntando un talento natural, que a su turno no tardaron en descubrir, gente como Willy Maurer y Ken Tyrrell, acostumbrada a echarle el ojo a futuros as- tros. Cada uno, en su momento, le dio la oportunidad para entrar en el mundo grande del automovilismo. Maurer en la Fórmula Dos, donde Bellof ingresó nada menos que con dos victorias consecutivas en Silverstone y Hockenheim, en sus primeras presentaciones. Tyrrell en la Uno, donde si bien los éxitos no fue-

ron tan contundentes, sí en cambio resultaron mucho mejores de los que se podía esperar de un debutante sobre autos de un nivel tan bajo, como los que presentó Tyrrell.

Las convincentes respuestas entregadas por Bellof pusieron en marcha las esperanzas. Esas que los alemanes, al amparo de las circunstancias antes apuntadas con pilotos más aptos para Sport que Fórmula Uno, venían pastoreando desde hace varios años, en su ilusión de ver a un connacional en el mundial que Wolfgang Von Trips había tenido tan cerca.

Bellof apuntaba como el gran candidato. Por juventud, condiciones y también carisma. Poseedor de una personalidad sencilla y tranquila, fuera de los circuitos, tenía en su estilo conductivo la sabia virtud de combinar eficientemente un espíritu ganador y combativo, con dosis de inteligencia necesaria para sacar el mejor partido de las condiciones existentes. Así era rápido, muy rápido, sobre los Parisse del Mundial de Resistencia, armas ideales para estar en los primeros puestos. Y a la vez se transformaba en cauteloso cuando llegaba la hora de subirse a ese Tyrrell que tenía tantas limitaciones.

Este óxido de virtudes le dio buenos frutos. En Endurance, con una cantidad importante de victorias, que el año ante-

rior derivaron en la obtención del título mundial de Pilotos de Resistencia. Sobre el Fórmula Uno obteniendo un paulatino afianzamiento y colocando varias veces el Tyrrell en las posiciones puntuables.

Una afirmativa donde los méritos del piloto sobrepasaron holgadamente a los del auto.

"Creo que siempre habrá un lugar para mí en la Fórmula Uno", había manifestado no hace mucho, cuando alguien maneja la posibilidad de un alejamiento de Tyrrell. Una muestra de confianza que también quedaba reflejada cuando salían preguntarle si su aspiración era convertirse en el primer alemán campeón mundial de Fórmula Uno. "Este es mi objetivo desde que empecé a correr y creo que lo puedo alcanzar."

Esa autoconfianza fue quizás la que apuró su fina. La que tal vez le hizo pensar en las posibilidades de ganar el lugar de privilegio a Jacky Ickx, en esa primera y difícil curva de Spa-Francorchamps. Esa que para Bellof fue la última curva de su vida.

A Manfred Winkelhock y Stefan Bellof los unían muchas cosas. Los separaban también varias. Finalmente los enlazó un mismo destino.

Miguel Angel Sebastian

MANFRED WINKELHOCK

SU CAMPAÑA

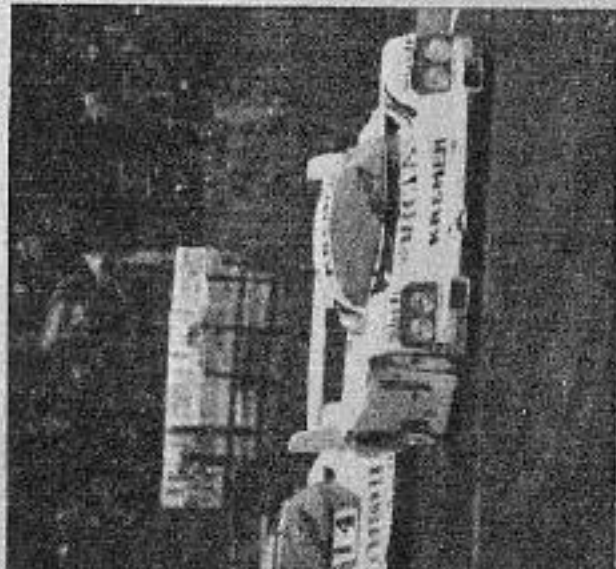
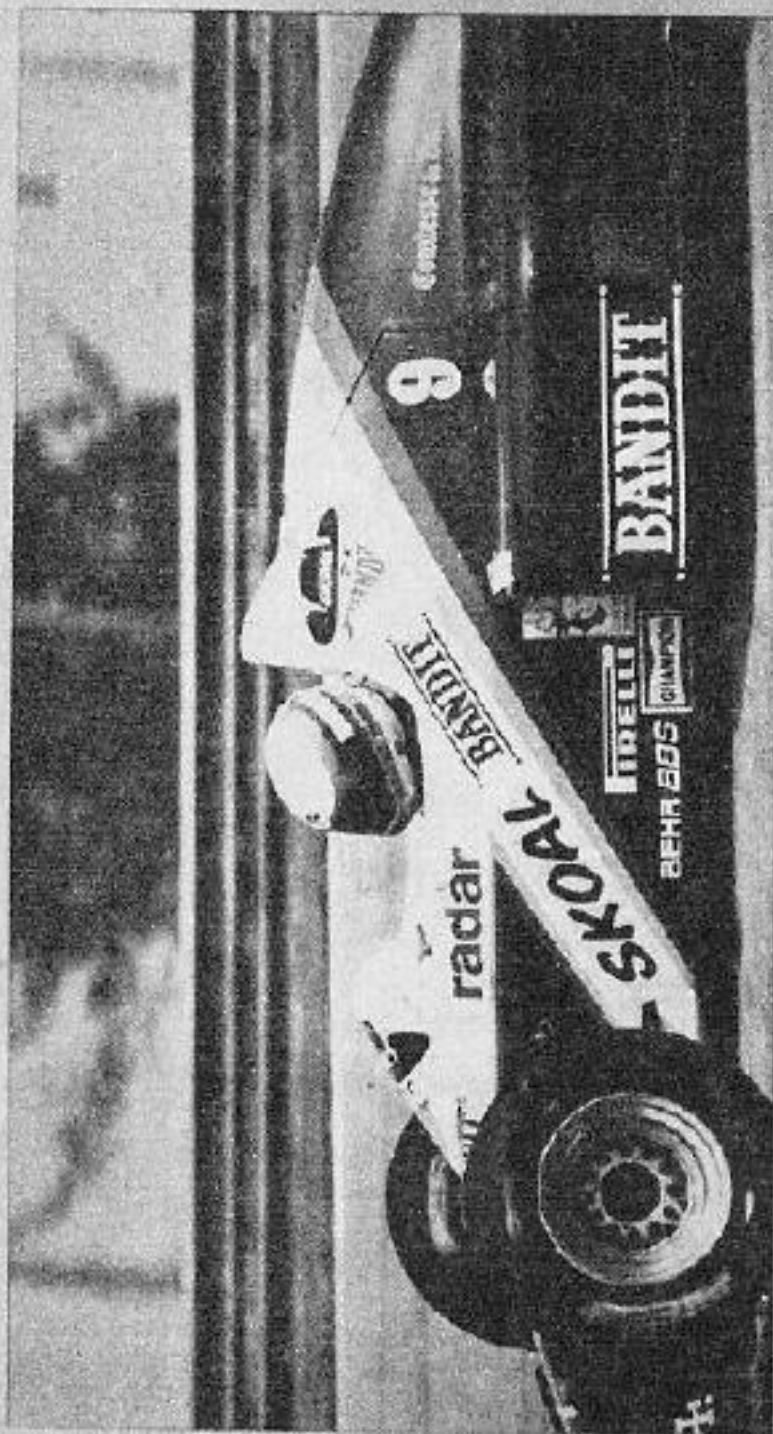
Manfred Winkelhock había nacido en Waeltingen (Alemania), el 6 de octubre de 1952. A los veinte años comenzó su relación con la velocidad en carreras de slalom, pasando posteriormente al campeonato alemán de Turismo. Al comando de un VW Scirocco de grupo A, obtuvo en 1976 el título de la especialidad, tras imponerse en cuatro oportunidades.

Este logro le abrió interesantes perspectivas, ya que BMW lo incorporó al equipo Junior que intervino en 1977 en el Mundial de Marcas. Su mejor actuación fue un tercer puesto en Nürburgring, con Marc Surer como coequiper. Al año siguiente, también al amparo de BMW integró el equipo POLJAC de Fórmula Dos Europea en su primera incursión sobre monoplaquetas. Quedó octavo en el torneo siendo su mejor actuación un tercer puesto. No estuvo muy activo en 1979, disputando una sola carrera en F-2 (Nürburgring) y las Veinticuatro Horas de Le Mans con BMW (abandonó).

En 1980 continuó en la Fórmula Dos, siendo decimotercero en el torneo, con un tercer puesto en Nürburgring como mejor resultado. En el Gran Premio de Italia efectuó un intento para debutar en Fórmula Uno, sobre el Arrow, que había quedado libre ante el accidente de Jochen Mass, pero no pudo clasificarse, para largar. La siguiente temporada lo vio continuar en la F-2, pero sobre un Ralt BMW, participando también en el Mundial de Marcas, donde sobre un Ford Ghia conquistó la pole position en Brands Hatch.

Con el Gran Premio de Sudáfrica de 1982 llegó el debut en la Fórmula Uno, concretamente sobre un ATS. Con este equipo permaneció hasta el Gran Premio de Italia, i. de 1984, cuando por desinteligencias con Günther Schmidt se aleja, cortando la última carrera de la temporada en Portugal, sobre un Brabham, ante la ausencia de Teo Fabi. En 1986 ingresó a RAM, compitiendo en el Gran Premio de su país una semana antes de su muerte, 49 presentaciones en la categoría, con su mejor actuación representada por el quinto puesto logrado en Brasil 1982. Para el momento, en las dos últimas años o compitió asiduamente en autos Sport y el Mundial de Resistencia, logrando vencer en las 200 Millas de Nüremberg de 1984 y los 1.000 Km de Monza, este año, en compañía de Marc Surer.

Foto mayor: Manfred Winkelhock sobre el RAM, en Río de Janeiro, este año. Abajo, derecha: Stefan Bellof en su primer contacto con Tyrrell. Abajo, izquierda: Winkelhock circulando delante de un pelotón en Silverstone, a principios de este año.



SU CAMPAÑA

STEFAN BELLOF

La localidad germana de Giessen era el lugar de residencia de Stefan Bellof y también donde había llegado al mundo, el 20 de noviembre de 1957. Como tantos otros pilotos, sus orígenes deportivos estuvieron localizados en el karting, especializada en la que debutó a los dieciséis años, y donde permaneció durante varias temporadas.

La Fórmula Ford Alemana resultó, a fines de 1979, su destino inicial en el automovilismo. Y la que le brindó los primeros laureles de importancia, al conquistar al año siguiente el certamen ONS de la categoría. Su actividad se amplió en 1981, logrando el Campeonato Internacional de Fórmula Ford Alemana con dos victorias sobre tres carreras, y el tercer lugar en el certamen alemán de Fórmula Tres, con un tercer de victorias en siete carreras, al tiempo que efectúa también incursiones sin mayor fortuna en la Copa Renault 5 Turbo.

Tales antecedentes llegaron a conocimiento de Willy Maurer, quien le ofrece la posibilidad de conducir para su equipo en el Europeo de Fórmula Dos. La presentación es más que auspiciosa ya que gana las dos primeras carreras en Silverstone y Hockenheim, y aunque luego no consiguió repetir, finalizó en cuarto lugar en el certamen. En la temporada 1983 atravesó la Fórmula Dos con Endurance, consiguiendo en la primera ganar en Pau, aunque luego fue desclasificado. Mejor suerte tuvo con el Parisse en el Mundial de Resistencia, donde en compañía de Derek Bell logró tres victorias que le posibilitaron ser cuarto en las posiciones.

1984 fue su gran año. Cinco victorias en Monza, Nürburgring, Spa, Fuji y Sordown Park lo consagraron campeón mundial de piloto de resistencia. También llegó el momento de su ingreso en la Fórmula Uno, que concretó en el equipo Tyrrell. Con las aulas del veterano constructor consiguió un meritorio tercer puesto en Monaco, que luego le fue quitado, al descubrirse las irregularidades reglamentarias en los autos de Tyrrell.

Superado este inconveniente y un enfriado personal que lo marginó en Brasil, Bellof prosigue este año en el equipo, hasta redondear en el Gran Premio de Holanda 20 presentaciones en la categoría máxima, quedando con cuatro puntos en las posiciones del actual certamen, producto de su cuarto puesto en Detroit y el sexto en Portugal.

ACTIVIDAD ZONAL

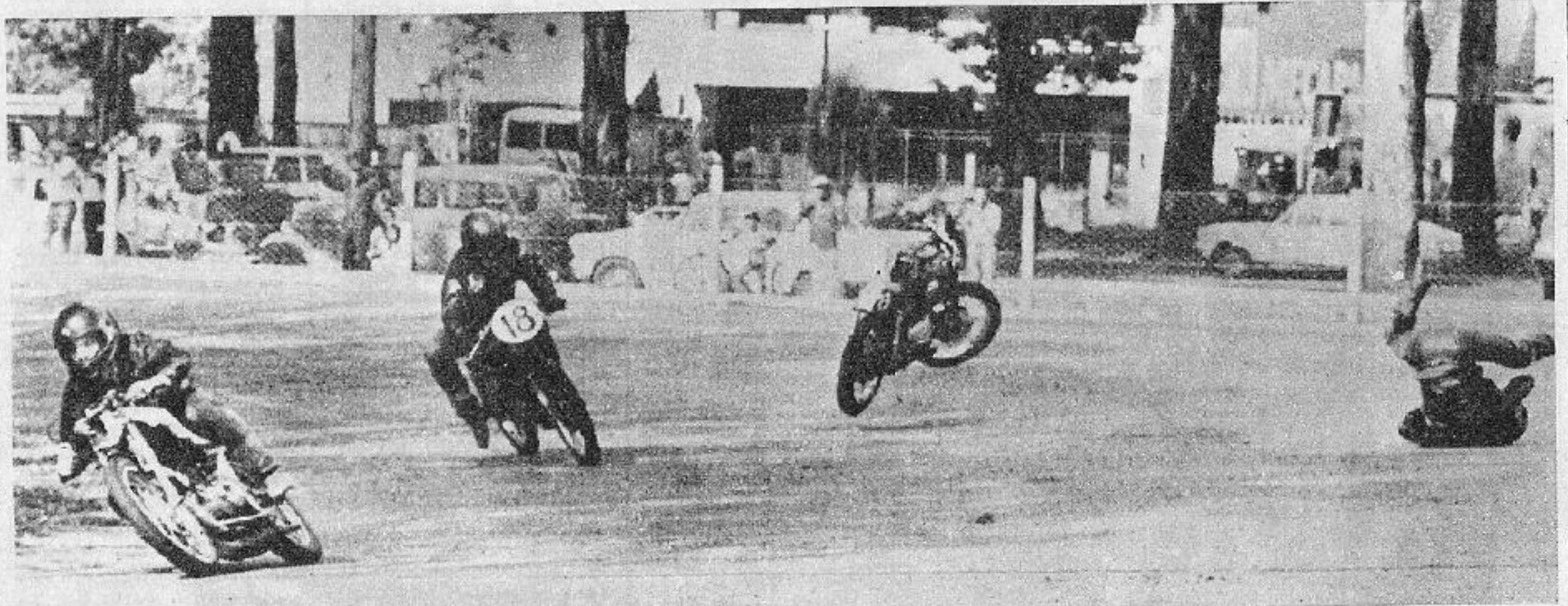
Año II N° 78

25 de setiembre de 1985

Motociclismo en San Miguel de Tucumán

SEIS CATEGORIAS EN EL ESTEFANO

San Miguel de Tucumán - El 8 de setiembre, la Asociación Tucumana de Motociclismo organizó en el circuito reducido del Autódromo Nasif Estéfano, de nuestra capital, la tercera fecha por el campeonato provincial de la especialidad velocidad, ante discreta cantidad de aficionados. Estos fueron los resultados de cada clase:



Sangre fría y oportunidad... en el fotógrafo Daniel Font aprata el disparador en el momento justo en que José Sánchez "araliza" de cabeza y su moto sigue veloz, para el aire y para el lado. Los ruidos de Pepe siguen la carrera, insensibles al revoleón que solo le provoca abundantes maretones.

Sánchez,

250 c.c. FI: 1° Tito Cano (Zanella RK); 2° José Sánchez; 3° Raúl Rodri-

guez

440/500 c.c. FI: 1° Ernesto Corral (Kawasaki); 2° Juan Coppens

(Suzuki); 3° Francisco Lucena (Kawasaki).

Maximotos hasta 1300 c.c.: 1° Luis Catán

(Yamaha/Santiago del Estero); 2° Raúl Becker (Kawasaki) y 3° Jorge Gómez (Kawasaki/San-

tigo del Estero). Los pilotos a los que no se les indica procedencia son tucumanos.

Fórmula Bulnense en Villa Mercedes

RICARDO MORRA, FOR EXPORT

Bulnes, Cba - La Fórmula Bulnense se convirtió el domingo 1° de setiembre en un artículo "de exportación no tradicional" cordobés, ya que la categoría se presentó ese día en el Autódromo El Panorámico, de la ciudad de Villa Mercedes, en la provincia vecina de San Luis, para ante 3400 personas dimitir en la pista una fecha más del campeonato anual patrocinado por Cargill.

Se efectuaron dos series previas. En la primera Aldo Boffa, actual campeón, superó con llamativa holgura a Rubén Rovey y a Francisco Paterno. En la segunda, mucho más rápida, también fue cómodo el accionar de Ricardo Morra, quien dejó atrás a Víctor Bassi y Marcelo Lavalle.

En la final, los dos grandes candidatos, Boffa y Morra, estuvieron frente a frente y brindaron al público un muy buen espectáculo, en el que Morra llevó la mejor parte, la del triunfo, por poco más de un segundo sobre su oponente. El resto, lejos. Tanto que los ubicados tercero y cuarto perdieron una vuelta.

Clasificación final, 25 vueltas: 1° Ricardo Morra (Ford) 18m31s59 a 79,346 km/hora. 2° Aldo Boffa (Ford) 18m33s26; 3° Marcelo Lavalle (Ford) 24 vueltas; 4° Marcelo Serravalle (Ford) 24 vueltas; 5° Ángel Ré (Chevrolet) 23 v.; 6° Víctor Bassi (Ford) 23 v.; luego se clasificaron: Rodolfo Durany (Ford), Carmelo Guercio (Torino), Rubén Rovey (Ford) y Francisco Paterno (Ford).

Campeonato: Boffa, 30 puntos; Morra, 27; Rovey, 13 y Lavalle, 10 puntos. Falta disputarse tres fechas: Serrano, Villa Valeria y Bulnes.

(Informe de Alberto D. Buzzini)

Karting en Ayacucho

AROSTEGUI, EN LA TIERRA EL MEJOR

Ayacucho, BA.-El tucumense Jorge Arostegui, a bordo de un Tiger-Zanella alistado en la ciudad serrana por Werni Trotman, se impuso en la prueba de Karting 125 cc, disputada el

domingo 8 de setiembre en el Kartódromo El Molino de esta ciudad de Ayacucho.

Mucho fue el público que se dio cita en el complejo deportivo del Club Independiente para vivir las alternati-

vas de la décima fecha del campeonato correspondiente a 1985 de esta categoría kartística monomarca -con respecto a los motores- ya que todos los propulsores son Zanella 125 cc.

Arostegui confirmó que en las pistas de tierra es el piloto que más recursos posee. Sin embargo el triunfo de Arostegui se vio facilitado por los retrasos de José Martínez y Guillermo Moreu, en sendos despistes, dos candidatos a darle trabajo al tucumense.

Fueron ganadores en las series Arostegui, Brogno y Marcozzi. Martínez fue ganador en el repchaje y también en la prueba para No Ganadores.

Estas fueron las posiciones en la final:

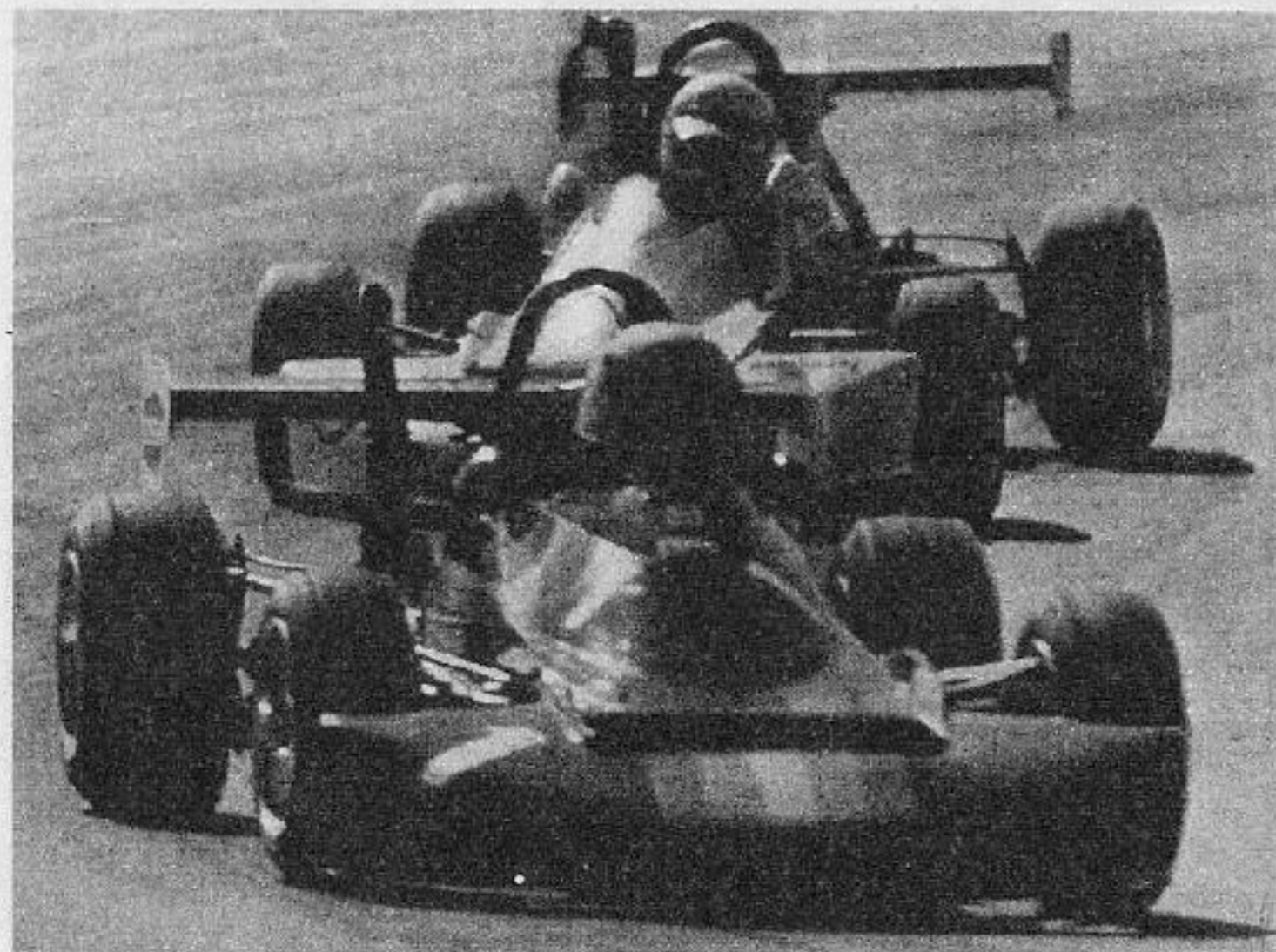
1° Jorge Arostegui (Tiger/Tandil) a 61,145 km/hora. 2° Gabriel Marcozzi (Tiger/Mar del Plata); 3° José Santiago (Panther/Mar del Plata); 4° Marcelo Aizpún (Vara/Mar del Plata); 5° Nicolás Brogno (Ayakar/Ayacucho); 6° Horacio Russomando (Panther/Mar del Plata); 7° Julián García (Vara/Ayacucho); 8° José Soier (xx/Ayacucho); Guillermo Salzano (Vara/Mar del Plata) y 8° Oscar Otranto (Tiger/Capital Federal). (Informe de Oscar M° Albano)



Jorge Arostegui y su Tiger-Zanella, una combinación perfecta para la tierra

TN, Grupo 2, TC y F-4 en Mendoza

FIorentino y SPONGIA EN FINALES ELECTRIZANTES



En Fórmula 4 Cuyana, el campeón Spongia volvió al triunfo. (Foto gentileza de Alejandro Boverman.)

Mendoza - Después de casi un año y medio de inactividad automovilística, el 8 de setiembre volvió el ruido al máximo escenario mendocino, el autódromo Gral. José de San Martín, donde cuatro categorías cuyanas utilizaron el circuito N° 4, con

un desarrollo de 3.050 metros.

La convocatoria del Automóvil Club Mendoza reunió a las cuatro divisiones fiscalizadas por FEMAD: Grupo 2 (850), TC Cuyano, Fórmula 4 Cuyana y Turismo Nacional Fiat IAVA. El pú-

blico, atraído por la lucha que se viene observando en todas las fechas por el campeonato, respondió en gran manera y presenció uno de los mejores espectáculos a nivel zonal en este autódromo, que a pesar de todo sigue extrañando a

las categorías nacionales, frecuentes visitantes en tiempos idos.

El programa dio comienzo con la realización de dos series clasificatorias. En la de Fórmula 4 resultó ganador Juan Manuel Basco, mientras que en la de Turismo Nacional ganó Roberto Patti.

A continuación se corrió la prueba para el TC Cuyano, que solo sirvió para memorar tiempos mejores. Un parque reducido de seis máquinas no estuvo acorde con la calidad del resto del espectáculo. Lopez fue puntero en la vuelta inicial, tomando luego la delantera Marini, que fue el ganador en trámite desprovisto de mayor interés.

Clasificación final, TC Cuyano, 8 vueltas: 1° José Marini (Chevrolet/Mendoza) 11m 43s 02/100 a 124,947 km/hora; 2° Alberto López (Chevrolet/Mendoza) 12m 05s 29; 3° Roberto Pacci (Chevrolet/Mendoza) 12m 24s 64.

Con 16 máquinas se corrió la prueba de Grupo 2, en la cual se puso

de manifiesto la superioridad de los pilotos sanjuaninos. Cacho Juan pisó en punta y había hecho holgada diferencia en la quinta vuelta, cuando abandonó. Aubone tomó su lugar, seguido por el porteno Dziapka, que llegó ahí tras remontar. Los mendocinos padecieron de velocidad final, en un circuito que por su característica la exige.

Clasificación final, Grupo 2, 8 vueltas: 1° Armando Aubone (Fiat/San Juan); 2° Sergio Dziapka (Fiat/Buenos Aires) 13m 12s 90; 3° José Tornello (Fiat/Mendoza) 13m 15s 39; 4° Juan C. Barcenilla (Renault/Tunuyan) 13m 21s 52; 5° Hugo Lo Giudice (Fiat/Mendoza) 13m 22s 29; 6° Alfredo Rodríguez (Renault/Mendoza) 13m 26s 93. **Campeonato:** Barcenilla, 32 puntos; Juan, 23; Tornello, 18; Rodríguez, 14; Andreuchi, 13 puntos.

En la final de Fórmula 4 Cuyana, se produjo la primera revancha de la tarde. El campeón se desquitó entonces de la carrera perdida hace 15 días en San Juan, cuando

su auto falló en la largada. Tomó la delantera Spongia acosado por el ganador de las últimas cuatro carreras, Juan Manuel Basco, ganando por sólo seis centésimas. Tras ellos el único de transitar tranquilo fue el reaparecido Tafarelli, ya que el cuarto lugar fue disputado arduosamente por Paviglianitti, Foreste y Abud, hasta que este abandonó en la 12ª vuelta.

Clasificación final F-4 Cuyana, 18 vueltas: 1° Armando Spongia (Crespi-Renault/Mendoza) 23m 36s 33/100 a 139,544 km/hora; 2° Juan M. Basco (Depac-Renault/Palmira) 23m 36s 39; 3° Julio Tafarelli (Crespi-Renault/Mendoza) 24m 02s 73; 4° Francisco Paviglianitti (Crespi-Renault/Mendoza) 24m 09s 11; 5° Miguel Foreste (Crespi-Renault/Mendoza) 24m 09s 76; 6° Daniel Bustos (Crespi-Renault/Mendoza) 24m 18s 99. **Campeonato:** Basco, 48 puntos; Spongia, 44; Serrano, 20; Paviglianitti, 17, y Ceppi, 11 puntos.

TN Fiat IAVA produjo la segunda revancha del

Su fallecimiento

EDUARDO "LALO" LEPORI

Posadas, Mnas. - Por tercera vez en lo que va del año, la desgracia se abate fatalmente sobre la gran familia automovilística misionera. Y por tercera vez, la muerte aparece fuera de la pista, independiente de la competición, para llevarse a uno de los protagonistas de la velocidad.

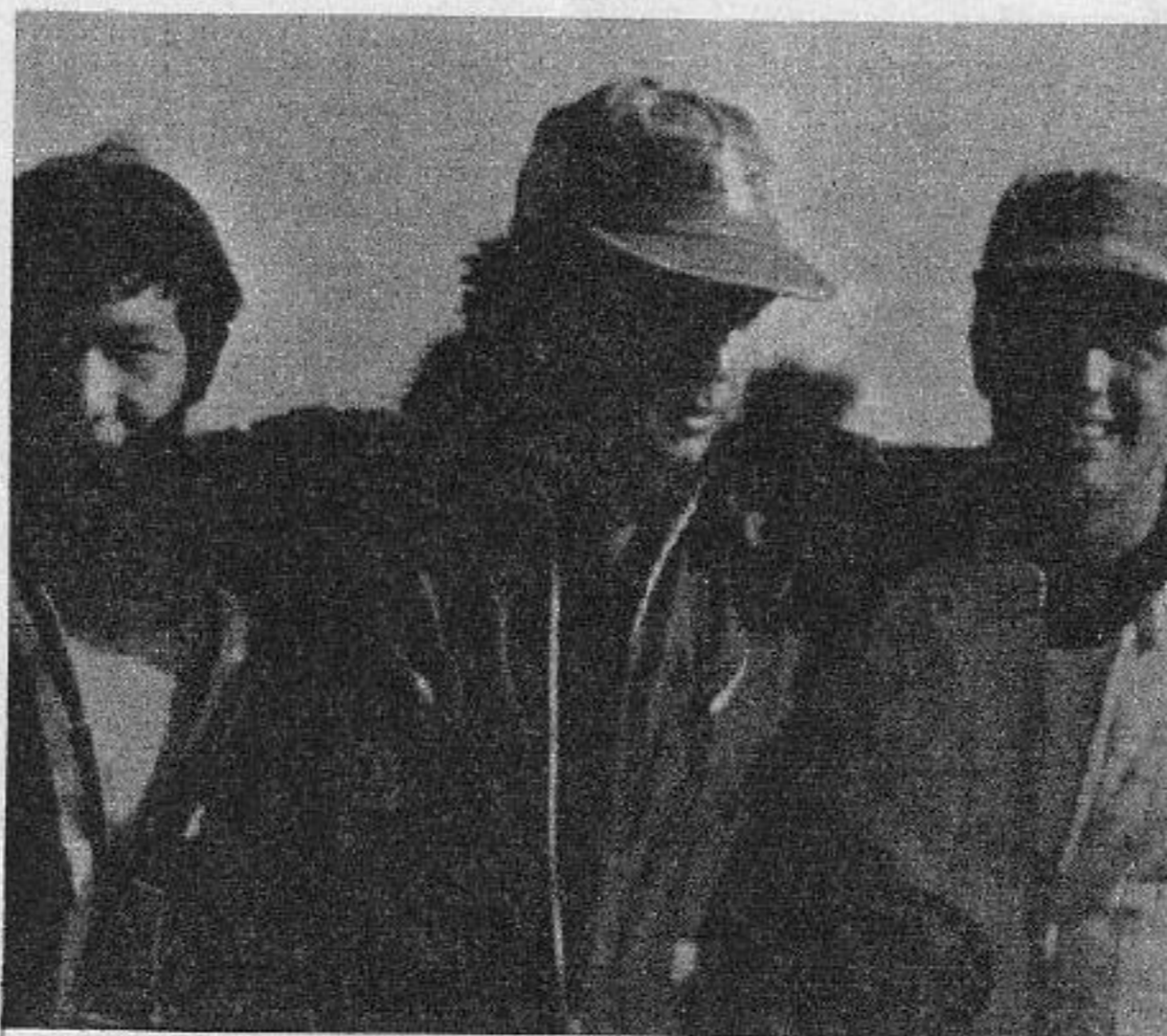
Esta vez el flaco dedo de la Parca apuntó a Eduardo "Lalo" Lepori, un posadense de 30 años, quien brillaba en la categoría TC del Nordeste, en cuyo campeonato marchaba segundo. El domingo 18 de agosto, una vez suspendida por lluvia la carrera en el Autódromo de Obera, Lalo fue a ayudar a quienes estaban sacando de su atascamiento al camión del equipo, con tanta mala fortuna que resbala y el camión lo aprieta contra un barranco.

Asistido en principio en Posadas, fue operado de gravísimas heridas y el día jueves 22 se decide su traslado a Buenos Aires en un avión de la Fuerza Aérea. Vanó propósito, Lepori falleció antes de decolar la nave.

Se va así un gran deportista, un buen muchacho. Que en paz descanse. (Rubichó Guazú)

Karting en Mar del Plata

TRIUNFO DE GUILLERMO SALZANO



De izquierda a derecha, Cintiani, Salzano y Aizpún, el podio de Mar del Plata.

Mar del Plata, BA - El piloto local Guillermo Salzano fue el ganador de la carrera final a 25 vueltas en el kartódromo Ciudad de Mar del Plata, el domingo 1° de setiembre. La fecha fue la décima del campeonato zonal de karting.

Sobre el circuito de 714 metros se efectuaron tres series, las que tuvieron como ganadores a Gabriel Marcozzi (Tiger/Mar del Plata), Guillermo Salzano (Vara/Mar del Plata) y José Martínez (Tiger/Ayacucho).

En el comienzo de la final, la lucha por la punta se planteó entre Salzano y Marcozzi, enfrentamiento que se frustró cuando una goma de este último lo obligó a abandonar. La atención del público -unas mil personas- se dirigió entonces a el bicampeón, Marcelo Aizpún, quien habiendo hecho un trompo y quedando último al princi-

pio, recuperaba terreno al punto tal que llegó segundo. Destacable también la labor de José Cintiani y Carlos Petersen, dos jóvenes pilotos que evidencian sus progresos.

Final: 1° Guillermo Salzano (Vara/Mar del Plata) a 73,395 km/hora; 2° Marcelo Aizpún (Vara/Mar del Plata); 3° José Cintiani (Vara/Balcarce); 4° Hugo Ariño (Panther/Mar del Plata); 5° Raul Palomo (Trak/Mar del Plata); 6° Carlos Petersen (Tiger/Mar del Plata); 7° Daniel Grilli (Tiger/Necochea); 8° Osvaldo Deniso (Panther/Mar del Plata); 9° José Martínez (Tiger/Ayacucho); y 10° Máximo Aldaz (Vara/Mar del Plata).

Campeonato: Aizpún, 48 puntos; Salzano, 31; Santiago, 29; Aroslegui, 21; Marcozzi, 18, y Rusomando, 17 puntos.

(Informe de R. Fernández y C. Sañuelos)

Enduro en Mendoza

VILLEGAS, NEVELS Y CHORT

Mendoza — Por las características de la topografía de nuestra provincia, quizá sea el Enduro la especialidad motociclistica que más cómoda se siente por estos lados. En algún momento se dijo que Mendoza era la capital nacional del enduro; los problemas económicos y de infraestructura existentes han hecho perder vigencia al aserto, pese a lo cual hay entusiasmo, material y deseos de progresar.

Un ejemplo de ello fue lo ocurrido el sábado 24 de agosto, cuando se realizó la 4ª fecha del Campeonato Mendocino de Enduro, organizada por la Asociación de Corredores de Enduro de Mendoza (ACEM). La competencia se llevó a cabo en el circuito del Dique Frías, distante 5 km de esta capital, con un recorrido de 10,8 km, desarrollado íntegramente entre cerros y transitándose frecuentemente por ríos y arroyos secos, lo que complica el avance de las motos y destaca la labor de los más habilidosos.

Estas fueron las clasificaciones en cada una de las categorías:

Categoría Senior, 5 vueltas: 1º Gerardo Villegas, 1h 23m 15s; 2º Guillermo Atencio, 1h 23m 38s; 3º Carlos Capello, 1h 24m 43s; 4º Manuel Tosar, 1h 25m 13s, y 5º Osvaldo Navarro, 1h 26m 45s. **Campeonato:** Spatola, 69 puntos; Capello, 65; Tosar, 38; Atencio, 38 y Patti, 35 puntos.

Categoría Junior, 4 vueltas: 1º Eric Nevels, 1h 08m 29s. 2º Héctor Suárez, 1h 10m 13s; 3º Fabio Bompreszi, 1h 15m 05s; 4º Antonio Madrid, 1h 20m 24s, y 5º Miguel Angulo, 1h 21m 31s. **Campeonato:** Suárez, 78 puntos; Nevels, 45; Spott, 38; Angulo, 37, y Dipietro, 24 puntos.

Categoría Nacional, 2 vueltas: 1º Jorge Chort, 42m 19s; 2º Mario Cortez, 43m 39s; 3º Alvaro Hidalgo, 44m 45s; 4º Oscar Vega, 49m 36s y 5º Diédhel Lehmann, 54m 02s. **Campeonato:** Chort, 55 puntos; Hidalgo, 53; Cortez, 52; Vega, 33, y Gulfiázu, 22.

(Informe de Sergio Consoli)

Regularidad en Trenque Lauquen

MARCOS-FERREIRA: EL TRECE NO ES MUFA

Trenque Lauquen, BA — Se disputó el 8 de noviembre la 6ª fecha por el Campeonato de Regularidad 1985 que organiza y fiscaliza la ARTL. Dirigieron Rubén Tamame, Ricardo Larrubia y Mario y Oscar Bonfiglio, quienes dispusieron un recorrido de 140 kms, uniendo a esta ciudad con Garré —y regreso— por la ruta Nacional 33.

Al llegar a Garré ya punteaban los que serían ganadores, Marcos-Ferreira, empatando con cero en contra junto a Charette-Vernhes. Volviendo, con ocho autocontroles traspuestos Marcos-Ferreira tenían 2 p.e.c. seguidos en los cómputos por Charette-Vernhes, con 4, y más lejos, Cimadore-Pacheco y Richieri-Mirabelli, con 10 y 11, respectivamente. A partir de allí, ya con más cambios de velocidades y atrasos impuestos, la punta no cambió de dueño, pero si los demás puestos, logrando remontar al segundo lugar Faccinetti-Martin que venían quintos, al igual que Martínez-Cicconi, que estaban más lejos aún y que terminaron terceros. Esto en Segunda.

En Novicios, por Garré intunaban con un punto en contra "Bouriscasma", o sea el cuarteto de damas luego superadas por varios equipos, entre ellas el que punteaba ya en Cruce Siete Primeros, Buscetti-Daneri, que ganaron por dos puntos sobre Diaz-Diaz, logrando así su primer triunfo en regularidad.

Destacable lo realizado por Rubén Castro, que compitió sin navegante, debiendo realizar dos funciones simultáneamente: piloto y copiloto, clasificándose sin embargo delante de Echeluze-Buscetti (segundos en el campeonato).

La prueba contó con 16 autocontroles y dos secretos en Segunda Categoría, y con 14 autocontroles y uno secreto para Novicios.

Final, Segunda Categoría: 1º Marcos-Ferreira (Fiat 128/T.Lauquen) 13 puntos en contra. 2º N.Faccinetti-Martin (R-12/T.Lauquen) 23; Martínez-Cicconi (R-Fuego/Roovelt-T.Lauquen) 31. 4º Richieri-Mirabelli (Torino/T.Lauquen) 37; 5º Cimadore-Pacheco (Fiat 125 S/T.Lauquen) 39. 6º Charette-Vernhes (Benelli 12-Trenque Lauquen) 39; 7º Rubén Castro (Chevrolet C-10) 59; 8º Echeluze-Buscetti (R-12/T.Lauquen) 59; 9º Munagorri-Ferri (Fiat 128 SE/T.Lauquen) 68, y 10º F.Faccinetti-Fernández (Chevrolet SS/T.Lauquen) 163 puntos en contra.

Campeonato: Bonfiglio-Bonfiglio (9 de Julio) 434,19 puntos; Echeluze-Buscetti, 431,91; Cimadore-Pacheco, 431,68; Marcos-Ferreira, 417,94.

Final, Novicios: 1º Buscetti-Daneri (R-Fuego) 17 p.e.c.; 2º Diaz-Diaz (Citroën 3 CV) 19; 3º González Aramburu, (Opel K 180) 32; 4º González-Echániz (VW 1500) 35, y 5º Bouissou-Ripamonti-Cascini-Martínez (R-12) 45, todas de T. Lauquen.

cha. Largaron la final 15 autos y el triunfo de Fiorentino tuvo sabor a desquite. El desarrollo fue realmente electrificante: tres pilotos puntearon, Roberto Patti (lo fue en 14 de las 15 vueltas), Miguel Forsté (muy fugazmente) y Fiorentino (que comandó recién el pelotón de vanguardia en la última curva). Los tres llegaron a la bandera a cuadros separados por apenas 18/100. Tras ellos la lucha también concitó el interés: lastima lo de Basualdo, Blas y Bonanno, que tuvieron problemas en la serie.

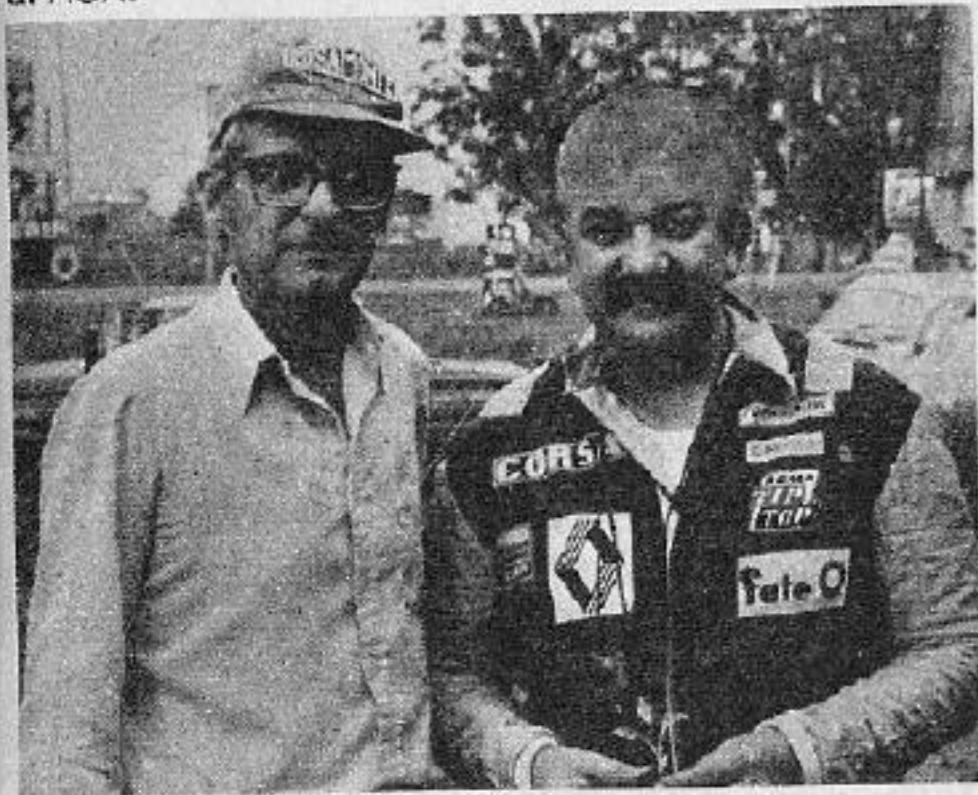
Clasificación final, TN Fiat LAVA, 15 vueltas: 1º José Fiorentino (Mendoza) 22m 48s 66 a 120,337 km/hora; 2º Roberto Patti (Palmira) 22m 48s 75; 3º Miguel Forsté (Mendoza) 22m 48s 84; 4º José A. Ruiz (San Juan) 22m 56s 92; 5º José Spínelli (Mendoza) 22m 57s 03, y 6º Roberto Basualdo (San Juan) 23m 07s 65. **Campeonato:** Basualdo, 46 puntos; Patti, 42; Blas, 36; Fiorentino, 22; Ruiz, 16, y D'Agosto, 9 puntos.

(Informe de Sergio Consoli)

UN GRAN LUCHADOR DEJO LA PRESIDENCIA DE LA FEMAD

HIPOLITO CORTES PASO LA POSTA

Posadas, Misiones. Con la presencia de los delegados del A.M.C. Seeber (Eldorado), A.C. Oberá y Automóvil Club Misiones (Posadas), y bajo la presidencia de Hipólito Argentino Cortés, con la secretaria a cargo de Héctor Rendón, se efectuó en los últimos días de agosto la Asamblea General Ordinaria anual de la Federación Misionera de Automovilismo Deportivo (FEMAD) afiliada al ACA.



Hipólito Argentino Cortés con CORSA en ocasión del último rally misionero. El presidente durante ocho años de la FEMAD, dedicará ahora todos sus esfuerzos a la atención de Automóvil Club Misiones.

Luego de aprobarse los temas incluidos en el orden del día, se procedió a la elección de autoridades, quedando los distintos cuerpos así constituidos:

Comite Ejecutivo: **Presidente,** Ricardo Arriola; **Secretario,** Héctor Rendón; **Tesorero:** Horacio Moure. **Vocales titulares:** Hipólito Cortés, Raúl Quiñones y Francisco Kalisz. **Vocales suplentes:** Ricardo Moyano, Miguel Boher y José Markievich.

Tribunal de Apelaciones: Luis Ricardo Rendón, Angel Teófilo García, Roberto Koteski, Jesús R. Rovere y Renzo Bucci. **Tribunal de Cuentas:** José Celano, Vicente Molina, Aldo Hunchurreuter y Virgilio Fontana.

Nota de la Redacción: Hipólito Argentino Cortés, primer presidente de FEMAD, creada a su propio impulso hace ocho años, es un arquetipo dirigente automovilístico de nuestro país, de esos que hacen del servicio a la vocación una entrega total, la que muchas veces se opone a los intereses personales y a la propia familia. Como los de su estirpe, Hipólito Cortés tuvo y tiene muchos amigos, y muchos detractores.

Pero para aquilatarlo vale retorirse a su obra a lo largo de estos ocho años. En 1977 prácticamente no había automovilismo en Misiones. Apenas un par de fechas que se organizaban en Oberá, integrando los torneos de la Federación N° 7 (Corrientes y Chaco). Los pilotos activos se podían contar con los dedos de la mano, y entonces fue cuando Cortés se propuso dar vuelta la situación, creando una Federación Misionera (a la que se

opuso, curiosamente, el actual sucesor Arriola) que impulsara el deporte motor en el ámbito provincial. Paralelamente, Cortés, al frente del Automóvil Club Misiones (el que recibió siendo "un escritorio y dos sillas"), le dio el gran "manijazo" a la actividad en Posadas.

Dicen que obras son amores: el amor de Hipólito está a la vista. Tres categorías provinciales (TN B, 850 y TC del NE) que nuclean a unos 120 pilotos como mínimo; autódromos de increíble calidad —entre los que descolla el posadense de San Isidro, uno de los mejores del país—; empresas de primera línea que vuelcan su apoyo a la actividad zonal; proyección de pilotos a las categorías nacionales, y entre otros logros, el más reciente, el de la incorporación de la actividad rallística, nutrida por las incursiones de volantes paraguayos, son amores nacidos del amor de una dirigencia que, más allá de sus errores circunstanciales, no pueden dejar de verse.

Cortés deja la presidencia de FEMAD —un sector de los pilotos fue el que más cuestionó su accionar en los últimos tiempos— pero no deja la dirigencia: seguirá en la entidad madre como vocal, para continuar aportando su experiencia, y se dedicará —ahora con más tiempo— a su querido Automóvil Club Misiones. Por de pronto, entre ceja y ceja de este hombre nacido hace 57 años en Cerro Corá está una vieja idea: asfaltar el autódromo capitalino. Aunque la tarea no es fácil, viniendo de quien viene, la damos por hecha...

(Carlos Neira)

STOCK CAR ARGENTINO NACE UNA CATEGORIA ESPECTACULO

El 6 de octubre, en el autódromo de Buenos Aires, se pondrá a consideración del público la categoría **Stock Car Argentino**, la que viene gestándose desde muchos meses atrás. Esta estará conformada por autos "grandes" fabricados en gran serie en el país entre los años 1962 y 1975. Específicamente Chevrolet 400, Chevy, Falcon, Torino (2 y 4 puertas) y Dodge (2 y 4 puertas), con cilindradas comprendidas entre los 3.000 y los 3.800 cm³.

Nucleará a los pilotos y concurrentes la **ASCA** (Asociación Stock Car Argentino) cuyo objetivo es convertir a ésta en una fuente de espectáculo. Para ello tiene establecido ya el **calendario** de lo que resta del año: luego de la presentación en Buenos Aires, donde se utilizará el veloz circuito N° 7, y donde se estima que habrá entre 25 y 30 autos, los Stock Cars se presentarán en Mar del Plata, Balcarce, nuevamente en Buenos Aires, Rafaela y el cierre de la temporada reiterará el N° 7 en Buenos Aires.

La ASCA tiene previsto correr **sólo en autódromos**, exclusivamente de asfalto, obviando otros tipos de trazados, como los semipermanentes, utilizándose siempre las largadas lanzadas (tipo Indianápolis) para poner las carreras en marcha.

Entre los adherentes a la nueva idea, hay pilotos de varias categorías zonales, especialmente de los TC del Oeste, Bonaerense, etc., y algunos del interior que participan en categorías de alguna similitud, como el TC del Comahue, del NOA, Patagónico y Turismo Competición 3.000 (Río Cuarto). Roberto Argento, vicepresidente de ASCA (ex TC Bonaerense y del Oeste) nos manifestó el optimismo ante la gran cantidad de consultas que reciben de gente que quiere alistar un auto para participar. Las consultas en esos casos pueden ser dirigidas a los teléfonos 628-6717 (Argento) o 629-0110 (Barberis) o los interesados pueden concurrir directamente a las reuniones semanales que se realizan en la Avenida Kennedy 3450, San Justo, los días jueves a partir de las 21 horas.

La gente de ASCA calcula que con muy pocas liberalidades (el reglamento técnico tiende a no encarecer la categoría) las máquinas estarán en los 200 HP. Además de las cuestiones obligatorias de orden de seguridad y accesorias, a los motores se les permite una preparación semejante a aquella del grupo 1: árbol de levas con alzada original y cruce libre, carburador de doble boca 40/40; múltiple de admisión original o Penin; múltiple y caño de escape libre; prohibición de cárter seco; caja de



Uno de los Stock Car que se alista para debutar en el autódromo porteño el 6 de octubre: una coupe Dodge.

velocidades ZF 283; compresión de relación no mayor a 9:1, etc.

Por otra parte son obligatorios los frenos a disco en las cuatro ruedas, el rodado es libre pero no más ancho de 7 pulgadas (la ASCA será la proveedora de las cubiertas slicks, tras un contrato con alguno de los fabricantes), la suspensión delantera será la original (permitiéndose cambio de elementos) y la trasera deberá conservar el diferencial original, pero se podrán reemplazar, por ejemplo, elásticos por resortes e incorporar barras y tensores.

El reglamento técnico está a disposición de los interesados.

Entre los proyectos para el futuro, ASCA tiene la realización de una prueba de endurance de 24 horas, para mediados de 1986, con dos pilotos por máquina, pensándose desde ya en la invitación a pilotos e primera línea de las categorías nacionales.

Un aspecto que no podemos dejar pasar por alto es el hincapié en lo estético: para mejor identificación del público, los autos deberán conservar sus líneas de fábrica, y se exige que por lo menos sean pintados en combinaciones de tres colores, no admitiéndose la largada a ejemplares que no se encuentren en óptimas condiciones de chapa y pintura.

Por la seriedad con que vemos se ha tomado la cosa, pensamos que puede ser una categoría con gran futuro, la que vendría a llenar un vacío, existente pese a los centenares de divisiones que pululan a lo largo y ancho del país. El 5 de octubre, parte de la incógnita quedará develada.

Regularidad en
Trenque Lauquen

GRAN PREMIO 1er. ANTIVERSARIO

Los regularistas de Trenque Lauquen harán disputar los días 9 y 10 de noviembre el **Gran Premio de Regularidad 1er. Antiversario**, el que anunciará que contará con la participación de los equipos más destacados a nivel nacional en la especialidad. La prueba estará reservada para Primera Categoría (Velocímetro Original y Velocímetro Libre), Segunda y Novicios.

Se efectuará sobre tres etapas: la primera el sábado 9 en horas de la tarde, la segunda nocturna y la tercera el domingo a partir de las 10 de la mañana. A su vez esta última parte entregará puntaje para el campeonato local, el que se definirá en ella. Se puede recabar más información dirigiéndose a Pedro F. Marcos, Salta 46, (6400) Trenque Lauquen, provincia de Buenos Aires.

Promocional 850 y F. Renault Pampeana en

MIGUEL CALAMARI, EL

Santa Rosa, LP - Miguel Angel Calamari (en Fórmula Renault Región Pampeana) y Ricardo Glóvine (en Promocional 850 Pampeano) fueron los ganadores de las carreras finales disputadas el 25 de agosto en el circuito de tierra de 1.800 metros de la localidad de Colonia Barón, donde fue organizadora la Peña Automoto Club. Para destacar, el buen estado del piso del circuito, el mejor de La Pampa entre los no asfaltados.

En **Fórmula Renault** se presentaron 22 autos, una cifra auspiciosa. Se hicieron dos series a 10 vueltas; en la **primera** Horacio Cónchez le ganó al viajero Adolfo Ré (hace más de 500 km para venir desde Merlo, en el Gran Buenos Aires), que superó por 6 centésimas a Walter Pauluzzi. La **segunda serie** fue para Calamari, quien le ganó ajustadamente a Bertón y Guerediaga.

En la **final** de FR, Calamari, con un auto muy bien puesto a punto y un manejo medido, comienza a elaborar desde el principio su primer triunfo en la categoría que continúa con una constante: en siete fechas disputadas en 1985 no se ha repetido aún un ganador, lo que había de paridad y lucha.

Volviendo a la final de los monopostos, digamos que Guerediaga comienza a recuperar terreno y llega a disputar el liderazgo a Calamari, con su estilo vehemente y espectacular aunque no tan rendidor. En la curva 1, por ejemplo, sobrepasaba a Calamari, quien al salir más armado recuperaba inmediatamente la punta en la entrada a la recta. Luego decayó el ritmo de Guerediaga, y también lo pasaron Pauluzzi (frio sumador de puntos, que parecería largar programado exclusivamente para él) y Cónchez.

Final FR Región Pampeana, 24 vueltas: 1° Miguel Angel Calamari (Crespi/Inte. Alvear) 17m 14s 20/100 promedio 120,305 km/hora. 2° Walter Pauluzzi (Crespi-

STOCK CAR ARGENTINO: PARTICIPANTES

2 - Victor Romano	Chevrolet 400	Capital
3 - Daniel Calvete	Chevrolet 400	Capital
4 - NN	Chevrolet 400	Capital
5 - NN	Chevrolet 400	Capital
6 - Antonio C. Barberis	Chevy	Capital
7 - Roberto Argento	Chevy	Morón
8 - Carlos A. Serein	Dodge	San Justo
9 - Pedro Di Piero	Torino	San Justo
10 - Vicente Haz	Chevrolet 400	Morón
11 - José Di Mayo	Chevrolet 400	San Justo
12 - Héctor D. Satriano	Chevy	Morón

14 - Eduardo Escudero	Torino	Ramos Mejía
15 - Carlos Garro	Torino	Palomar
16 - Jorge Fernández	Chevrolet 400	Gastelar
17 - José Pico	Chevrolet 400	Morón
18 - Roberto Capellino	Chevy	Morón
19 - Francis Smith	Dodge	Capital
20 - Pedro Martos	Falcon	Capital
21 - Roberto Lucero	Falcon	Lanus
22 - Pablo E. Lifer	Torino	Avellaneda
23 - Roberto Lettieri	Chevy	Haedo
24 - Osvaldo Lettieri	Chevy	Haedo
25 - Carlos Orlando	Falcon	Gral. Rodriguez

Nota: falta adjudicar N° a varios pilotos del interior.

TURISMO COMPETICION 3000

Villa María, Cba - Con respecto a la nueva categoría regional Turismo Competición 3000, de la cual hemos informado a través de estas páginas, podemos decir que varios pilotos villamarienses se en-

cuentran trabajando para sumar sus unidades a la división que tiene su epicentro en la ciudad de Río Cuarto. Ellos son el ex tricampeón de TC del '47, **Benito Abellonio** quien se encuentra preparando

un Falcon; **Eduardo Veronese**, alista una coupe Torino, mientras que estarían próximos a comenzar tareas similares, **Jorge Torres** (coupe Torino), **Juan Echeverría** (Chevrolet 400) y **Sergio Echeverría**

(Ford Falcon). Esto agregaría una nota de interés adicional a las competencias del TC 3000, habida cuenta de la ancestral rivalidad entre riocuartenses y villamarienses. (L.G.)

RALLY DEL ALTO

Gral. Roca, RN - En el segundo fin de semana del próximo mes de octubre se disputará la segunda edición del **Rally del Alto Valle**, en las adyacencias precisa-

mente del Alto Valle del Río Negro, con la organización de la Asociación Volantes de General Roca, la entidad que hace lo propio con la tradicional Vuelta de la

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

KRUSSE, OKULOVICH Y HUMBERTO PASTORI

Posadas, Mnes. - Se llevó a cabo el 25 de agosto la quinta fecha de los campeonatos fiscalizados por FEMAD; esta vez el escenario fue el autódromo de la ciudad de Oberá, donde se dieron cita más de 60 máquinas, de las tres divisiones participantes: 850 cc, TC del Noreste y TN Clase "B"; organizó con acierto el Automóvil Club Oberá. En todas las categorías se utilizó el circuito de tierra ultracompactada de 2.376 metros de desarrollo, con el esquema de dos series y final.

En 850 cc Héctor Oliveira y Carlos Okulovich ganaron las series. Los roces que se habían visto entre ambos en la clasificación sabatina hacían presagiar una disputa salvaje en la final. Y así fue. En la primera curva de la final, Oliveira frenó "utilizando" el auto del campeón, por lo que una vez terminada la carrera, con Oliveira delante de Okulovich por casi diez segundos, éste protestó formalmente, siéndole concedida la razón y penalizado Oliveira, con diez segundos precisamente, que lo mandaron

al segundo lugar, tras el reclamante. El vuelo del día fue protagonizado por el local Ernesto Fervésani que sin embargo siguió. Curioso: largaron 23 y llegaron todos.

Final: 850 cc, 15 vueltas: 1° Carlos Okulovich (Oberá) 22m 14s 59/100 a un promedio de 96.137 km/hora. 2° Héctor G. Oliveira (Oberá) 22m 15s 13; 3° Miguel A. Ratoski (Posadas) 22m 22s 21; 4° Miguel V. Marin (Posadas) 22m 23s 92; 5° Mario Rudakow (Arístobulo del Valle) 22m 28s 63 y 6° Juan A. Badaracco (Eldorado) 22m 40s 81, todos con 15 vueltas y Fiat 600. **Campeonato:** Okulovich, 39 puntos; G. Badaracco, 30; S. Fritz (q.e.p.d.) 19; Oliveira, 18; J. Badaracco, 12; Brand, 11,3.

Pasemos al **TC del Noreste**. Las series se las adjudicaron el brasileño Pedro Martín Lecheta (de Cascavel, con Ford) y Miguel Ángel Pastori. En la final, largada tras un emotivo homenaje a Lalo Lepori, fallecido días antes, el estado de la pista -aceitada- provocó unos cuantos trompos, excesivos derrapes y otras

figuras no muy ortodoxas. Pese a lo que hicieron, al final estaban primero y segundo Humberto y Miguel Ángel Pastori (padre e hijo respectivamente). Lecheta dio espectáculo, pero abandonó. Reconfortante la ubicación final obtenida por Nelson Saniandrea y Bernardo Pizzutti.

Final, TC del Noreste, 15 vueltas: 1° Humberto Pastori (Chevrolet/Posadas) 21m 27s 95/100 a 99,618 km/hora. 2° Miguel A. Pastori (Falcon/Posadas) 21m 30s 62; 3° Juan Carlos Cao López (Ford/Iguazú) 21m 37s 59; 4° Heno Klein (Falcon/Posadas) 21m 42s 59; 5° Bernardo Pizzutti (Oberá) 22m 01s 64 y 6° Nelson Saniandrea (Posadas) 22m 02s 40. **Campeonato:** H. Pastori, 39; M.A. Pastori, 30; Lepori (q.e.p.d.) 27,10; Klein, 21; Lenell, 18,10; Cao López, 13; Mender, 9,10.

En **Turismo Nacional Clase "B"** estuvieron ausentes Urrutia y Günter, los dos obereños que compiten por el nacional en pista, ese día vistos en el circuito en una pausa que se

hizo para verlos por televisión. Las series fueron para Federico Krusse y Carlos Okulovich. En la final, Fiti Krusse consiguió el primer triunfo en la categoría, cuyo campeonato puntea. Fue ayudado por la deserción de los otros candidatos, como Okulovich, Sarmiento y Raúl Badaracco. Segundo fue Humberto Krujovski, quien por primera vez sube al podio de esta clase.

Clasificación final, TN Clase "B", 15 vueltas: 1° Federico Krusse (Wanda) 21m 54s 02/100 a 97,642 km/hora. 2° Humberto Krujovski (Corrientes) 21m 58s 35; 3° Hugo Juritsch (Oberá) 22m 06s 81; 4° Mauricio Franco (Resistencia) 22m 08s 44; 5° Luis García (Apóstoles) 22m 20s 77 y 6° Arturo Andrujovich (Oberá) 22m 32s 94. **Campeonato:** Krusse, 41; Urrutia, 28; Okulovich, 27; Bisdorff y Juritsch, 13,10; Sarmiento, 10,10; Krujovski, 9,30 puntos.

(Informe de Rubichá Guazú)

Colonia Baron

SEPTIMO DEL AÑO

Queirquén) 17m 22s 12; 3° Horacio Cónchez (Crespi/Inte. Alvear) 17m 23s 24; 4° Hugo Guerediaga (Crespi/Pellegrini, BA) 17m 28s 09; 5° Carlos Maldonado (Poggi/Victoria) 17m 35s 17; 6° Ricardo Zubía (Berta/Trenque Lauquen) 17m 35s 87. **Campeonato:** Paulizzi, 40 puntos; C. Maldonado, 29; Cónchez, 23; Calamarí, 19; Guerediaga, 14; Bertón, 13 puntos.

En **Promocional**, desde las pruebas de clasificación, los muchachos anduvieron a los tumbos: volcó entonces Sergio Segovia; luego en la segunda serie lo hizo Sergio Chico y en la final, Hugo Pernaó fue el que quedó "patas pa'riba". Los tres, curiosamente renolistas, ílesos, aunque con los lógicos daños en los autos.

Fueron 20 los participantes. En la primera serie Glóvine le ganó a Dahir, registrándose el abandono de Gioppo. En la segunda, Aguirre no encuentra resistencia para ganarle a Gaitán.

En la final, Glóvine demueve otra vez más a sus rivales en un trabajo que no sabe de errores o claudicaciones. Aguirre -parece abonado al segundo puesto- no tuvo mucho trabajo, mientras que Dahir tuvo que remar para salir tercero, ya que al comienzo tuvo un retraso por fuori-pista. Muy bien Gioppo, largando desde el fondo.

Final Promocional, 15 vueltas: 1° Ricardo Glóvine (Fiat/Santa Rosa) 12m 01s 55/100 a un promedio de 104,774 km/hora. 2° Carlos Aguirre (Fiat/Gral. Pico) 12m 11s 84; 3° Carlos Dahir (Fiat/Santa Rosa) 12m 15s 22; 4° Antonio Gioppo (Fiat/Santa Rosa) 12m 28s 12; 5° Raúl Gaitán (Renault/Santa Rosa) 12m 33s 26; 7° Gary Figueroa (Renault/Santa Rosa) 12m 34s 41. **Campeonato:** Dahir, 50 puntos; Aguirre, 39; Gioppo, 33; Glóvine, 28; Gaitán, 16; Figueroa, 11; Pallizzari, 10 puntos.

(Informe de Marcelo Lozano)

Fórmula Laboulayense en Cnel. Moldes

CHUCU, CHUCU, CHUBURU...

Laboulaye, Cba. - El piloto laboulayense Juan Carlos Chuburu volvió a imponerse en la 5ª prueba del torneo anual de Fórmula Laboulayense, corrió el 1° de setiembre en la localidad de Coronel Moldes. Muy poco público rodeó los 1.350 metros de tierra compactada de estado regular.

Chuburu fue un tren (por eso lo de chucu, chucu...); ganó la prueba de clasificación, su serie (en la que superó a Alvarez) y la final. En la segunda serie, lo mejor de la tarde, Jorge Bovone triunfó sobre Sarricolea, pero también terció en la vanguardia Adolfo Mon.

En la final, el dominio de Chuburu fue indiscutido. **Clasificación, 20 vueltas:** 1° Juan Carlos Chuburu (Laboulaye) 18m 41s 24/100 a 86,689 km/hora de promedio. 2° Alejandro Alvarez (Laboulaye) 18m 57s 32; 3° Norberto Gallo (Melo) 19m 05s 92; 4° Jorge Bovone (Laboulaye) 19m 13s 33; 5° Arturo Giménez (Rufino) 19m 35s 21; 6°

Raúl Sicoli (Melo) 19m 45s 03; 7° Armando Pappano (Laboulaye), 8° Miguel Bauducco (Rufino), 9° Ricardo Vincenti (Gral. Levalle) y 10° Miguel Cerri (Rufino).

Campeonato: Chuburu, 50,5 puntos; A. Alvarez, 34; Gallo, 30; Mon, 24; Cerutti, 17; J. Bovone, 13; Panza, 8; Sarricolea, 7 y Neviani, 4,5 puntos.

Recordamos que la Fór-

mula Eulnense consiste en monoplasas inspiradas en las Fórmula 4, equipadas con motores Renault de hasta 850 cm³.

(Foto e Informe de Hector J. Soria)



Pareciera que Chuburu quiere repetir el 1, para el '86. Acá lo vemos con el preparador Luis Plaza (al centro) y su colaborador Zosaya.

VALLE

Manzana. El viernes 11 se correrá sobre 17,22 km el PC Clasificatorio, nocturno, en la vecindad de esta ciudad. El sábado 12 se harán los cuatro de la segunda

etapa: el 2° y el 3° (idénticos) en un circuito de 29,50 km entre Cervantes, Mainque y Huergo; el 4° y el 5° PC serán en las inmediaciones de Cipolletti, llegando hasta el Autódromo de Allen y volviendo a dicha ciudad sobre 18,50

kms. El domingo 13 culminará con otros cuatro primes. Los numerados 6 y 7 serán iguales, sobre 14 km, saliendo del Parque Industrial de Villa Regina y llegando a Otto Krausse; los Nros. 8 y 9 se harán en General Roca, terminando en

las inmediaciones del Aeropuerto. Las inscripciones se pueden hacer en A.V.G.R., Sarmiento 457, General Roca. Rio Negro, hasta el 9 de octubre. La verificación técnica se realizará el mismo viernes, desde las 8 horas.

RALLY BONAERENSE

Los responsables del Campeonato Provincial (bonaerense) de Rally nos informan que luego de algunas modificaciones en el calendario, provocadas por razones de fuerza mayor, éste ha quedado conformado de la siguiente manera, en lo que respecta a las cuatro fechas de 1985 que faltan disputarse:

19 y 20 de octubre: Rally de Coronel Pringles. 9 y 10 de noviembre: Rally de Mar de Ajó-C.A.R. Y 23 y 24 de noviembre: Rally de la Costa (Villa Gesell) y 13, 14 y 15 de diciembre, Rally Gran Premio Federación 1 (Necochea).

TC Bonaerense en Presidente Derqui

PUERTA, STRANGER, ABRAHAM Y ALMEIDA CON LOS LAURELES

Merlo, BA - El 1° de setiembre, en el circuito Francisco Carlos de la localidad de Presidente Derqui, con la organización del Club Unión se llevó a cabo la 10ª fecha del campeonato de TC Bonaerense para las cuatro clases que compiten en él. Muchos inscriptos y mucho público en un día realmente primaveral aunque el calendario lo desmintiera. En todas las clases se efectuaron dos series a 6 vueltas y la final a 12 sobre el circuito de 1700 metros.

En la "A" ganaron las series Roberto Puerta y Pablo Rafu (Chevrolet/San Martín). La final fue de Rafu hasta la vuelta décima en la que abandonó, dejando primero a Puerta.

Final, Clase "A": 1° Roberto Puerta (Chevrolet/Libertad) 13m 28s 22/100 a 91,571 km/hora; 2° Luis Tobares (Falcon/Munro) 13m 35s 21; 3° Luis Tucci (Torino/Derqui); 4° José García (Falcon/Caseros); 5° Alberto García (Torino/Capitel) y 6° Oscar Olivero (Valant/Munro). **Campeonato:** Tornatore, 54; Ciccia, 52; "Puerta-Rendina", 35; Angliani, 20; Wagner, 15 y Rafu, 13 puntos.

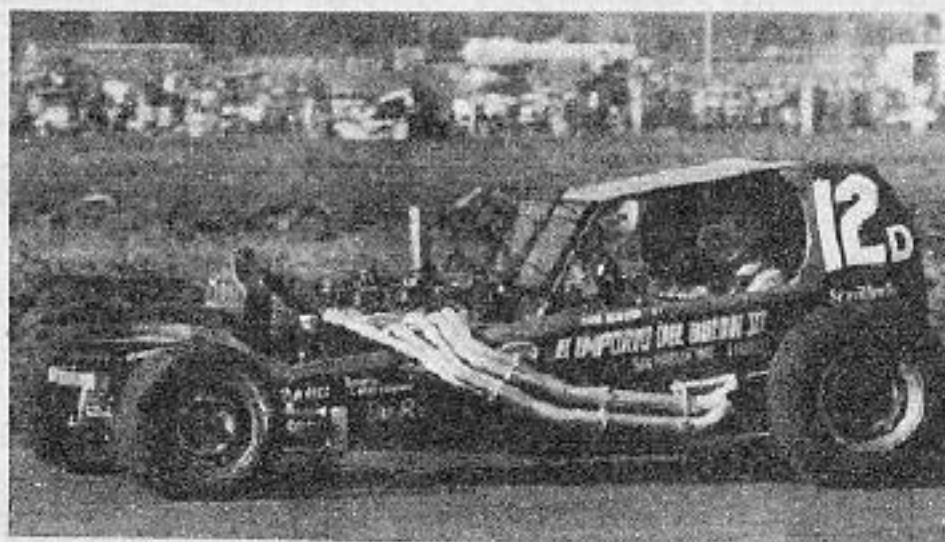
La Clase "B" tuvo en Bruno Stranger y Carlos Pietranera a los ganadores de las baterías. En la final volvió a imponerse Stranger.

Final, Clase "B": 1° Bruno Stranger (Chevrolet/José C. Paz) 13m 01s 17/100 a un promedio de 94,033 km/hora; 2° José Scalizza (Falcon/San Miguel) 13m 05s 07; 3° Juan Masquerre (Chevrolet/San Miguel) 13m 15s 13; 4° Alberto Andriani (Falcon/Moron); 5° Carlos Pietranera (Torino/Ituzaingo); 6° Francisco Amato (Chevrolet/Merlo); 7° Daniel Biondo (Falcon/José C. Paz). **Campeonato:** Scalizza, 46 puntos; Stranger, 40; "Margarida-Albertini", 29; R. Peon, 26; Masquerre, 25 y Piccoli, 19 puntos.

La Clase "C" fue en la que a las series respecta para Carlos Abraham y Eduardo Pazos (Falcon/San Fernando). En la final ganó Abraham de punta a punta, registrándose el abandono de Pazos.

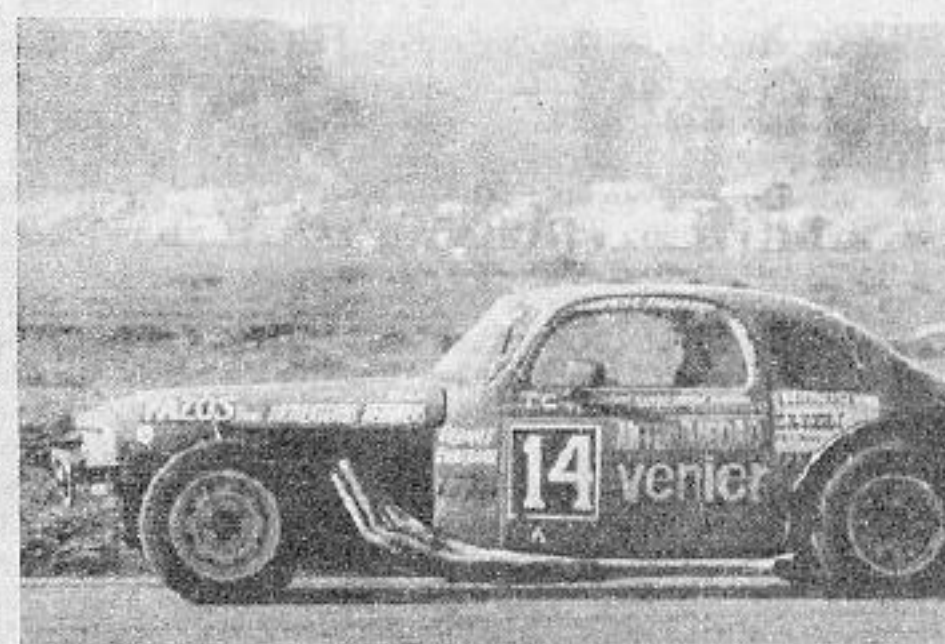


Bruno Stranger, ganador en la clase "B" la más vejez.



José Almeida Do Sume el mejor en la clase "D".

Final, Clase "C": 1° Carlos Abraham (Falcon/Pilar) 13m 33s 35 a 90,332 km/hora; 2° Julio Fernández (Chevrolet/San Fernando) 13m 51s 81; 3° Horacio Staffieri (Chevrolet/Pilar) 14m 14s 49; 4° José Sirega



Roberto Puerta, dueño de Libertad, triunfador en la "A".

Amerio (Torino/Capitel) 14m 14s 54; 5° Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando); 6° Jorge Nouche (Torino/Lanus). **Campeonato:** Pazos, 41 puntos; Abraham, 35; Orlando, 30; Amerio, 19; Argento, 18 y Dericio, 16 puntos.

En la Clase "D" triunfaron en las baterías José Almeida Do Sume y Juan José Tomaz. En la final dominó bien José Almeida Do Sume.

Final, Clase "D": 1° José Almeida Do Sume (Chevrolet/Cañuelas) 13m 33s 35 a un promedio de 90,332 km/hora; 2° Domingo Da Venda (Chevrolet/Monte Grande) 13m 36s 82; 3° Juan José Tomaz (Chevrolet/Monte Grande) 13m 43s 74; 4° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingo); 5° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo). **Campeonato:** Tomaz, 48 puntos; Capellino, 27; J.L. Molina, 25; H. González, 22; Da Venda, 20 y Almeida Do Sume, 19 puntos.

(Informe y fotos de Héctor Ocampo, el Chochán)

Temporada de Verano en Buenos Aires

SABADO A LA NOCHE...CHICAGO.

La Asociación Argentina Pilotos Midget, nos informa que a partir del próximo sábado 5 de octubre —fecha inaugural de la temporada— todos los sábados, hasta el último de abril, habrá Midget y Speedway 200 cc en el tradicional reduto del Club Nueva Chicago, Francisco Bilbao y Carhué.

Las reuniones comenzarán invariablemente a las 21,30 hs sobre el circuito de 404 metros. Los Midgets, de hasta 1700 cm³ de cilindrada y con un peso mínimo de 400 kgs, clasificarán para seleccionar a los 24 más veloces, los que correrán en 4 series de 4 vueltas cada una. Habrá luego 2 repechajes, también a 4 vueltas; 2 semifinales a 6 vueltas, una final para no ganadores a 4 vueltas y la final, a 8 vueltas.

Para los Midgets estará en juego el Campeonato Metropolitano, que otorga puntos en la final, según la siguiente escala, del primero al sexto: 16, 10, 6, 4, 2 y 1.

En cuanto a las motos del Speedway 200, todas están equipadas con motores Gilera. Correrán 4 series a 6 vueltas, dos repechajes a 4 vueltas y la final sobre 10 vueltas, teniendo por misión abrir el espectáculo.

Una vez más, como desde tantas décadas atrás, el público amante de los fierros tendrá la oportunidad de presenciar junto a su familia, una de las especialidades más espectaculares e intensas del deporte motor.

RANKING VERANO 1985/86

1 Carlos Gallicchio	Fiat 1600	21 Carlos Cotollosa	Fiat 1500	41 Sergio Zamler	Fiat 1600
2 Jorge Montes	Fiat 1500	22 José Lizarraga	Fiat 125	42 Raúl Sidero	Fiat 1600
3 Héctor Pozueta	Fiat 1600	23 Raúl Martín	Fiat 1500	43 Fernando Sarrias	Fiat 125
4 Juan C. Bordignon	VW 1500	24 E. Digiacomantonio	Fiat 1600	44 Diego Pandolfini	Fiat 125
5 Oscar Dini	Peugeot	25 Mario Navarro	Fiat 125	45 Roberto Saiz	Fiat 1500
6 Eugenio Chemolli	Fiat 125	26 Alfredo Burtin	Peugeot	46 Norberto Martínez	Peugeot
7 Marcelo Fernández	Peugeot	27 Luis López	Fiat 1500	47 Oscar Soisa	Fiat 1500
8 Juan Varela	Studebaker	28 Edgardo Guirrieri	Fiat 1500	48 Eduardo Enbretch	Fiat 1600
9 Rubén Verón	Fiat 1600	29 Héctor Elvira	Fiat 1500	49 Facundo Peña	Fiat 1600
10 Carlos Barbieri	Fiat 1600	30 Juan Rotta	Peugeot	50 Daniel González	Fiat 1500
11 Antonio Malara	Fiat 1600	31 Carlos Perrone	Fiat 1500	51 Omar Bravo	Fiat 1500
12 Héctor Sánchez	Fiat 1600	32 Jorge Alvarez	Fiat 125	52 Sergio Trungadi	VW 1500
13 Aquiles Corvalán	Fiat 1600	33 Haroldo Giustozzi	Fiat 125	53 Adrian Lopez	VW 1500
14 Enrique Aranzana	Peugeot	34 Miguel Raposo	Fiat 1500	54 Carlos Salcedo	Fiat 1600
15 Reynaldo Verón	Fiat 1600	35 Alberto Montanari	Fiat 125	55 Daniel Napolitano	Fiat 1600
16 Fausto Gariboldi	VW 1500	36 Oscar Kelerta	IKA 4	56 Roberto Gómez	Fiat 1600
17 Juan José Calle	Fiat 125	37 Efrén Chemolli	Fiat 125	57 Néstor Garaventa	Fiat 1500
18 Norberto Liberatore	Renault 12	38 David Martínez	Fiat 125	60 Agustín Pascual	Fiat 1600
19 Alfredo Lameiro	Fiat 1600	39 Carlos Violante	Peugeot		
20 Carlos Aguirre	Peugeot	40 Rodolfo García	Fiat 1600		

F-2 Bonaerense y TC Zo

GIRAUDO EN EN LOS PAP

Pergamino, BA - El 17 de noviembre, en el circuito El Diquecito, de la localidad de Ferré se disputó la 8ª fecha del campeonato anual de Fórmula 2 Bonaerense así como una más del correspondiente al TC Zonal. Organizó correctamente el Club 12 de Octubre y alrededor del trazado de 1400 metros —con bastante tierra suelta— se repartieron unas 3000 personas.

Con 17 autos, la Fórmula 2 llegó a este octavo compromiso; entre ellos el más veloz fue en pruebas de clasificación el de Guillermo Giraudo, quien estableció 103,089 km/hora para la mejor vuelta, seguido por Gorosurreta y Angel Bianchini.

La primera serie mostró una magnífica lucha entre Bianchini y Giraudo, que terminaron en ese orden. En la segunda, más lenta, José Gorosurreta superó a Rodolfo Arata.

La final de F-2, a 22 vueltas, tuvo su gran emoción en la ronda inicial: allí se fue de largo Bianchini, que había picado en punta; por no tocarlo, Giraudo, debió levantar y eso lo aprovechó Gorosurreta para pasar a la punta, seguido entonces

Karting del Sur de Córdoba, en Jovita

GABRIEL JUNQUERA Y MARTIN MAGRA

Laboulaye, Cba - Se corrió en la localidad de Jovita una nueva prueba por el Campeonato Sur de Córdoba, para karts de la categoría **Promocional 50 cc** (en circuito de 407 metros) y de las categorías **125 y 180 cc** (que corren en conjunto y esta vez lo hicieron sobre trazado de 467 metros).

El ganador de la final Martín Magra y el puntero del torneo, Paul Jurne fueron las figuras en **Promocional 50 cc**, en la que compiten chicos de siete a doce años. En ese orden se clasificaron en la toma de tiempos. Martín le ganó la primera serie a Fernando Rinaudi, y Paul la segunda al mismo Martín.

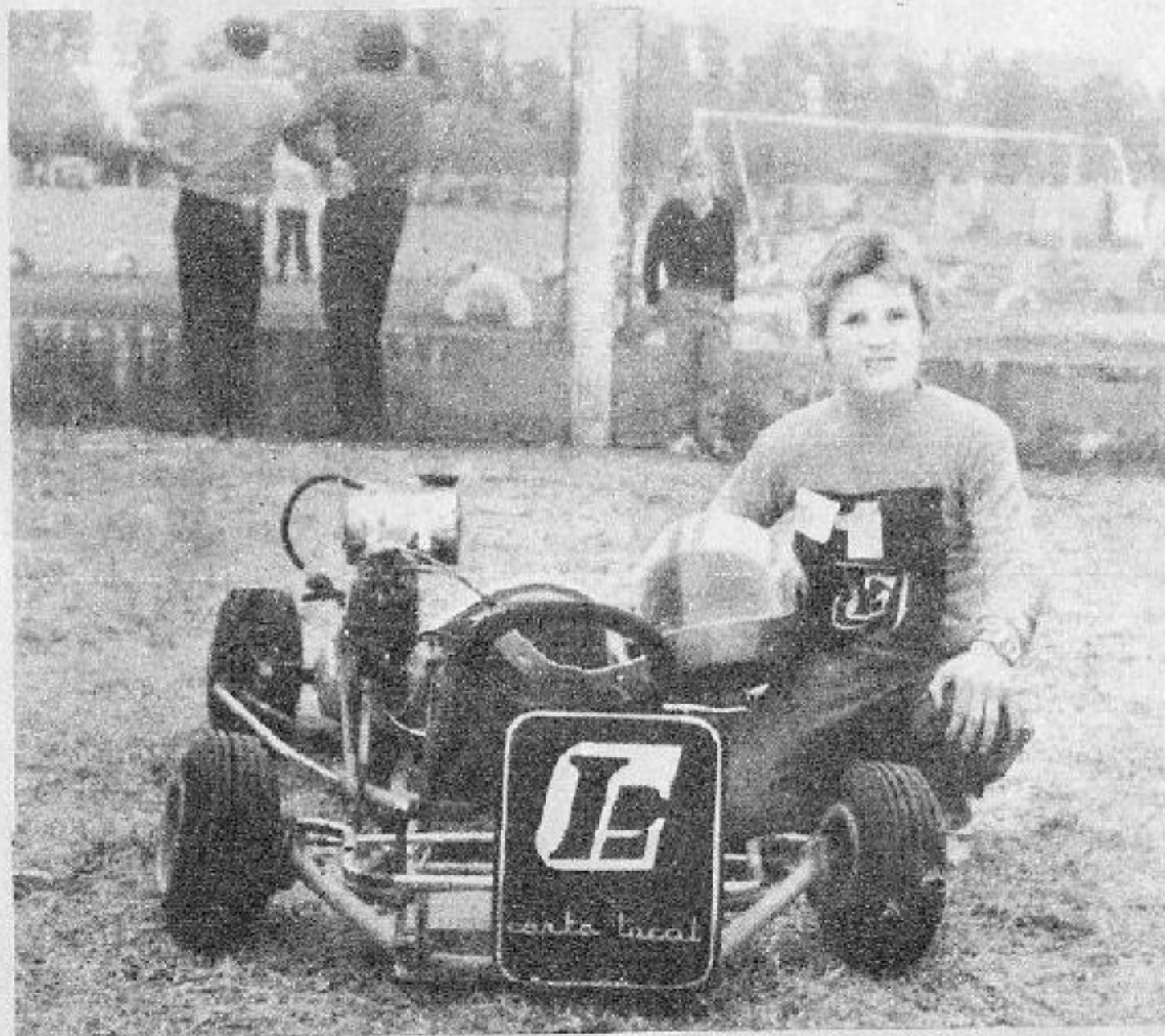
Final: 1° Martín Magra (Laboulaye) a 47,367 km/hora; 2° Paul Jurne (Laboulaye); 3° Fernando Rinaudi (Laboulaye); 4° Lucas Sarricolea (Laboulaye) y 5° Daniel Zoppi (Charlone). **Campeonato:** Jurne, 166; Magra, 135; Adolfo Sarricolea, 65; Federico Cuello, 61 puntos.

En **125 y 180 cc Libre Preparación**, Norberto Colombero ganó la serie inicial, y la siguiente se la adjudicó Aldo Fenoglio.

Final, 125 y 180 cc L.P., 20 vueltas: 1° Gabriel Junquera (Jovita) a 56,812

kms/hora; 2° Norberto Colombero (Jovita); 3° Juan Carlos Buraschi (Gral. Levalle); 4° Oscar Riveri (Jovita) y 5° Guillermo Calvi (Jovita).

(Informe y foto de Héctor J. Soria)



Paul Jurne, de Laboulaye, uno de las esperanzas del karting cordobés. Fue segundo en Jovita y lideró el torneo del sur de su provincia.

Final en Ferré

LA PISTA, PERO GOROSURRETA ELES

por Giraudo, Hernández, Arata, Bueno, Gjursich, Saranitte, Hidalgo, Petrich y Matijacevich, este último ganador del repechaje.

El duelo por la primera posición se planteó espectacularmente. Giraudo acosó a Gorosurreta permanentemente. Se producía el abandono de Arata y el retraso de Bueno. Matijacevich seguía pasando autos y en la vuelta 12° Giraudo, por fin, lo pasa a Gorosurreta, según el veedor con un toque, según algunos testigos porque al colonense se le había cruzado el auto. Lo cierto es que el arrecifeño acumuló a partir de ahí más de 5 segundos a su favor y cruzó primero la raya de sentencia. Saranitte, que había llegado a estar cuarto quedaba también afuera por rotura de biela.

Finalizada la carrera, el CD, de acuerdo con el informe del veedor, recargó con 10 segundos a Giraudo, lo que automáticamente convirtió a Gorosurreta en el triunfador.

Final Fórmula 2 Bonaerense: 1° José Gorosurreta (Bravi-Peugeot/Colón) 18m44s74 a un promedio de 98,583 km/hora; 2° Hugo Hernández (Bravi-Renault/Teodolina) 18m47s99; 3° Guill-

mo Giraudo (Berta-Renault/Arrecifes) 18m49s94; 4° Guillermo Gjursich (Formisano-Peugeot/Teodolina) 18m58s51; 5° Roberto Matijacevich (Bravi-Renault/Pergamino) 18m59s57; 6° Angel Bianchini (Rossi-Renault/Arrecifes) 19m03s65; 7° Norberto Hidalgo (Fontana-VW/Viña); 8° Raúl Petrich (Bravi-Peugeot/Ma Teresa); 9° Mario De Mayo (Bravi-Peugeot/Elartondo) y 10° Abel Bueno (Rossi-Renault/Teodolina), todos con 22 vueltas. **Campeonato:** Bianchini, 40; Hernández, 33; Giraudo, 31; Saranitte, 30; Gjursich, 16; Matijacevich, 13 y Gorosurreta, 12 puntos.

El **TC Zonal** se presentó con un renovado parque de 15 máquinas. En la prueba de clasificación dominó Darío Matkovich (a 96,570 km/hora) seguido por Bailo y Rubén Bianchini y otros siete dentro del segundo de diferencia.

Las series fueron ganadas por Miguel Bertini y Angel Bianchini. Este, con Rosell largó en primera fila la final, corrida sobre 20 vueltas. Angel Bianchini—irupulando el Ford con el que se consagrara campeón en 1982, adaptado al reglamento actual—mostró un dominio total de la situación, y poco pudo hacer el actual

campeón Rosell para alcanzarlo por lo que tempranamente se conformó con el segundo puesto. Denoya y Bertini lucharon toda la carrera, prevaleciendo el saltense. Matkovich y Rubén Bianchini se retrasaron prematuramente y un múltiple choque retrasó a Pavone y provocó el abandono de Escolá y Ghigeri. La carrera marcó una gran recuperación para esta categoría que—aunque lentamente—ve crecer su parque.

Final, TC Zonal: 1° Angel Bianchini (Ford/Arrecifes) 17m57s80/100 a 93,524 km/hora; 2° Antonio Rosell (Chevrolet/Arrecifes) 18m06s92; 3° Claudio Denoya (Ford/Salto) 18m11s87; 4° Miguel Bertini (Ford/Arrecifes) 18m22s85; 5° Norberto Hidalgo (Torino/Viña) 18m34s32; 6° Norberto Pavone (Chevrolet/Tres Sargentos) 18m49s62; 7° Eduardo Cilia (Chevrolet/Salto) 19 vueltas y 8° Eduardo Díaz (Chevrolet/Salto) 18 vueltas. **Campeonato:** Rubén Bianchini, 45 puntos; Matkovich, 33; Bailo, 20; Rosell y Denoya, 19; Pavone, 18 y Bertini, 17 puntos.

(Informe de Roberto Ostolch)

TC del '47 en Laguna Larga

TORRES VOLVIO A LA VICTORIA

Villa María, Cba - El piloto villamaricense Jorge "Coco" Torres, fue el brillante ganador de la decimocuarta fecha puntuable del campeonato provincial de **TC del '47**, disputada el 1° de setiembre en el circuito Don Mario de Laguna Larga, trazado de una extensión de 1670 metros. Organizó el Club Atlético Newell's Olds Boys, de Laguna Larga, y estuvieron presentes 25 máquinas para solaz de los más de 3000 espectadores.

El más veloz en las pruebas de clasificación fue el capitalino Carlos Amicucci quien con 1m10s85/100, superó a Torres, Godoy, Badino, Visintini y Ceballos. Estuvo ausente Gustavo Cristini, suspendido provisoriamente por una fecha a raíz de los incidentes de la fecha anterior en La Calera.

En la primera de las series, Carlos Amicucci le ganó con comodidad a Godoy, Rimoldi y Boaglio. En la segunda, Torres superó a Badino, Paredes y Marchetto. Visintini fue el triunfador del repechaje.

En la final, al darse la señal de partida pico en punta Carlos Amicucci, seguido por Badino, Torres, Juan Echeverría, Marchetto y Rimoldi, en la primera pasada por el control. Pero en la segunda ronda, Badino logró pasar al frente y de allí en más se entabló una vibrante lucha entre ambos. Esto duró hasta la octava vuelta, en la que Amicucci quedó con su Chevrolet a un costado con la dirección de su auto danada.

Sin embargo, las emociones no terminaron ahí. Torres comenzó a acercarse ostensiblemente a Badino y cuando se esperaba un final electrizante, una goma pinchada le jugó una mala pasada al "Pony" Badino. Torres fue a buscar la cuadrícula tranquilamente, volviendo de esta manera a la victoria tras 14 meses, ya que su último triunfo había acontecido en Almatuerte en julio del año pasado.

Final TC del '47, 22 vueltas: 1° Jorge Torres (Chevrolet/Villa María) 28m16s76/100 a 77,950 km/hora; 2° Juan Echeverría (Villa María/Chevrolet) 28m35s15; 3° Miguel Marchetto (Chevrolet/Villa María) 28m41s49; 4° Sergio Echeverría (Ford/Villa María) 28m53s36; 5° Néstor Badino (Chevrolet/Arroyito) a 1 vuelta; 6° Rodolfo Godoy (Dodge/La Calera) a 1 vuelta; 7° Miguel Vicentini (Chevrolet/La Calera) y 8° Eduardo Lucioni (Ford/Córdoba). **Campeonato:** Badino, 51 puntos; Juan Echeverría, 42; Cristini, 38; Marchetto, 29; Torres, 26; Amicucci, 24; Vicentini, 21 y Ceballos, 15.

(Informe de Luis Gallegos)

IMPRESIONES DE MANEJO

PROBAMOS EL KART
PUNTERO DEL NACIONAL

UN FORMULITA UNO

El último producto de Leonardo Pereyra, que en poder de Miguel Acuña lidera el torneo máximo de la especialidad, pasó por nuestras manos. Aquí les contamos nuestra experiencia con el kart que resume todas las nuevas tendencias técnicas en los últimos años.

Por Marcelo García Lobelos
Fotos: María Marcelo

El Campeonato Nacional de Karting, lo hemos repetido hasta el hartazgo, posee un nivel técnico, humano y deportivo que nada tiene que envidiar a las encumbradas categorías internacionales de monoplasas. Salvando las distancias, claro, podríamos decir que así como un kart de la categoría Interes un Fórmula Uno de 120 kilos en cuanto a performance, para correr el Nacional hay que manejarse como en la categoría máxima también en el rubro organización.

Nada más ilustrativo que el compor-

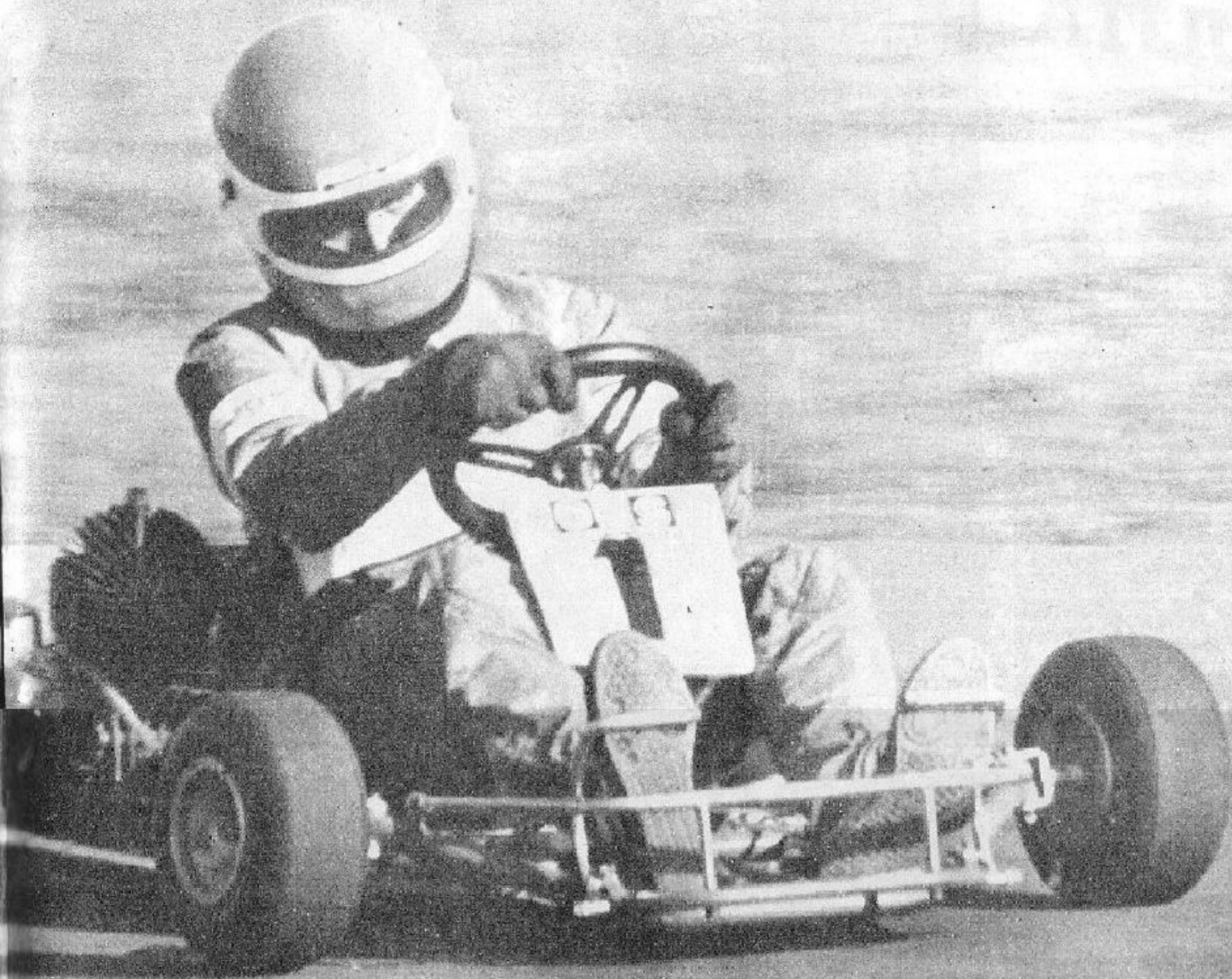
tamiento del equipo que puntea actualmente el torneo, con Miguel Acuña en el kart y la preparación del motor, y Leonardo Pereyra —fabricante del chasis— como director del team.

Faltaba un mes para la carrera de Chacabuco por el certamen, cuando recibimos la invitación de Acuña y Pereyra: "El sábado vamos a tener una sesión previa de entrenamiento, vamos a probar el chasis con las gomas duras y ocho versiones de carburador de guillotina que recibimos de Italia. Vengan con nosotros y prueben el auto".

Conscientes de que, en medio de una sesión de pruebas como aquella —donde, por ejemplo, se probarían los ocho carburadores uno tras otro (para hacerlo en el mismo marco de temperatura, humedad, etc.) y luego se trabajaría adaptando el bastidor a las gomas duras que son reglamentarias en el Nacional—, si aparecía algún problema no habría tiempo para que nosotros giráramos, tomáramos el bolso y nos sumáramos a la expedición.

Durante el viaje, Pereyra nos fue poniendo al tanto de los detalles de construcción y diseño del nuevo modelo:

"Nosotros hacemos aquí la copia del chasis DAP italiano. El año pasado llegamos al límite de desarrollo de la versión vieja, por lo tanto, para el '85 trajimos un DAP de última generación y lo copiamos tal cual. Hicimos matricería hasta de las orejitas que sostienen los elementos accesorios, para no cambiar nada. La principal diferencia con el modelo anterior está en los largueros, que son de caño de 28 mm de diámetro mientras que el resto es de 30 mm. Esto, sumado a que el chasis tiene los dobleces delanteros de los lar-



gueros a menor distancia entre sí, permite que flexione solamente en ese punto. De esta manera se puede rigidizar aún más el chasis en la trompa mediante los sacarruedas largos, o aflojarlo soltando el paragolpes".

Mirando detenidamente el bastidor del kart se confirma que la tendencia actual de ensanchar todo lo posible las trachas se complementa con otras soluciones, por ejemplo las que explicaba Pereyra o las llantas delanteras con centros desalazados, de manera de trabajar con la máxima tracha pero

con las flexiones del bastidor bajo control para evitar reacciones parásitas no deseadas.

...Y LLEGO NUESTRO TURNO

Tenia claro todo lo que Pereyra me explicó sobre su nuevo auto. Pero también que la última vez que maneje karts con esta configuración (los de Claudio Manozzo y Carlos Panagopula) me parecían dos tablas con ruedas. Ocurre que estos bastidores están diseñados para sacar todo el provecho de los neumáticos blandos (de super adhe-

rencia) sin frenar el auto consumiendo potencia. Pero el Nacional se corre con gomas duras, de modo que deben ser puestas a punto para este tipo de caucho para el cual no fueron pensados. Y realmente, una cosa no tiene nada que ver con la otra. De modo que me pasé buena parte de la tarde sentado en la hierba, mordiéndome un tallo de pastito y mirando cómo "Manolito" Acuña y Pereyra cambiaban carburadores como dos poseídos mientras Miguel estudiaba la hoja de tiempos tras cada sesión de cinco vueltas. A millado, Martín Calvo, que también había sido invi-

tado a probar el kart, me contaba cuál era la sensación de manejar un kart de hace quince años y se preguntaba cuáles serían las diferencias con los actuales.

A eso de las cuatro de la tarde (¡por fin!) Miguel se bajó del kart y nos gritó de allá lejos: "¡Vamos.... llegó el turno de la prensa!". Fui a cambiarme a la van del equipo NOAC y desahuciar con disgusto que el flamante par de botas de conducir que había llevado carecía de un cordón, de modo que las zapatillas heredaron el privilegio. Me cerré el buzo de cuero, me calcé el

PROBAMOS EL KART PUNTERO DEL NACIONAL UN FORMULITA UNO

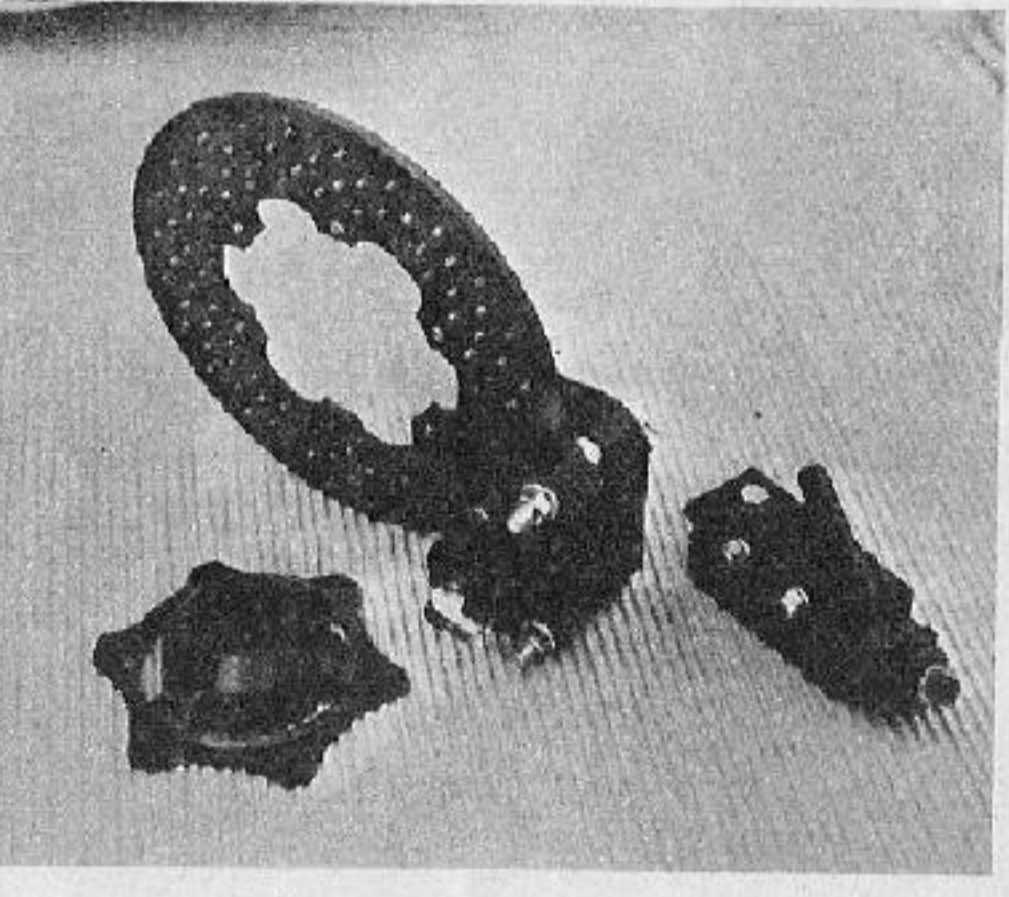
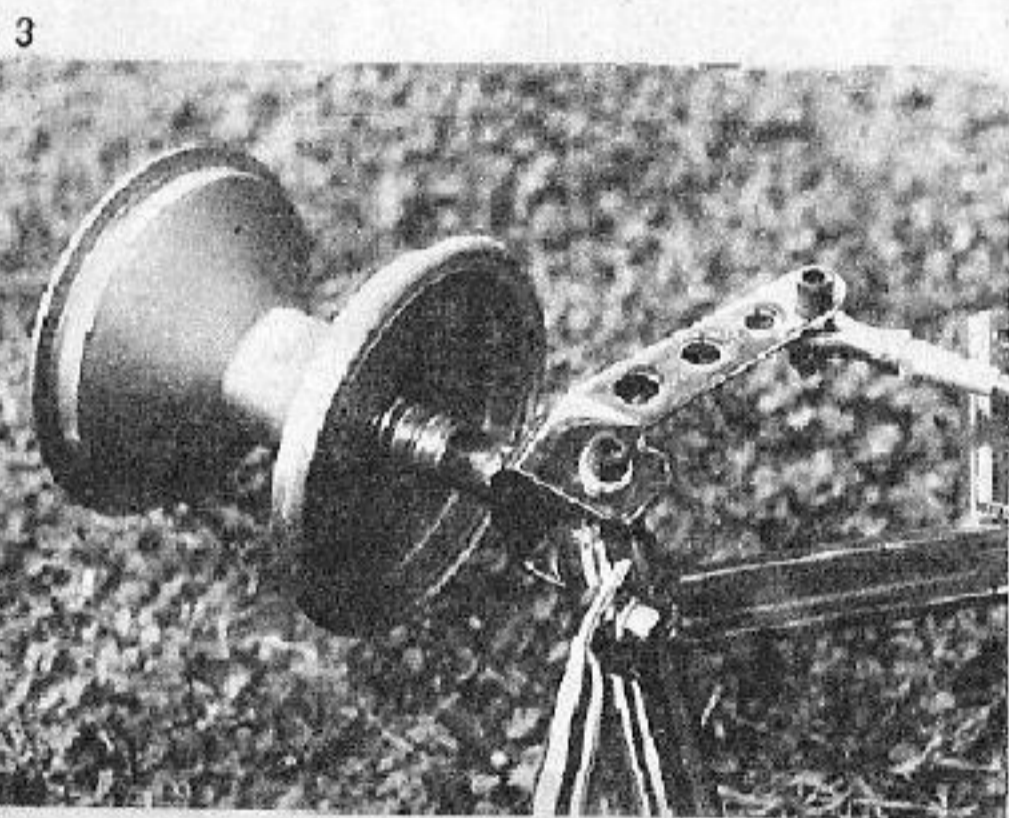
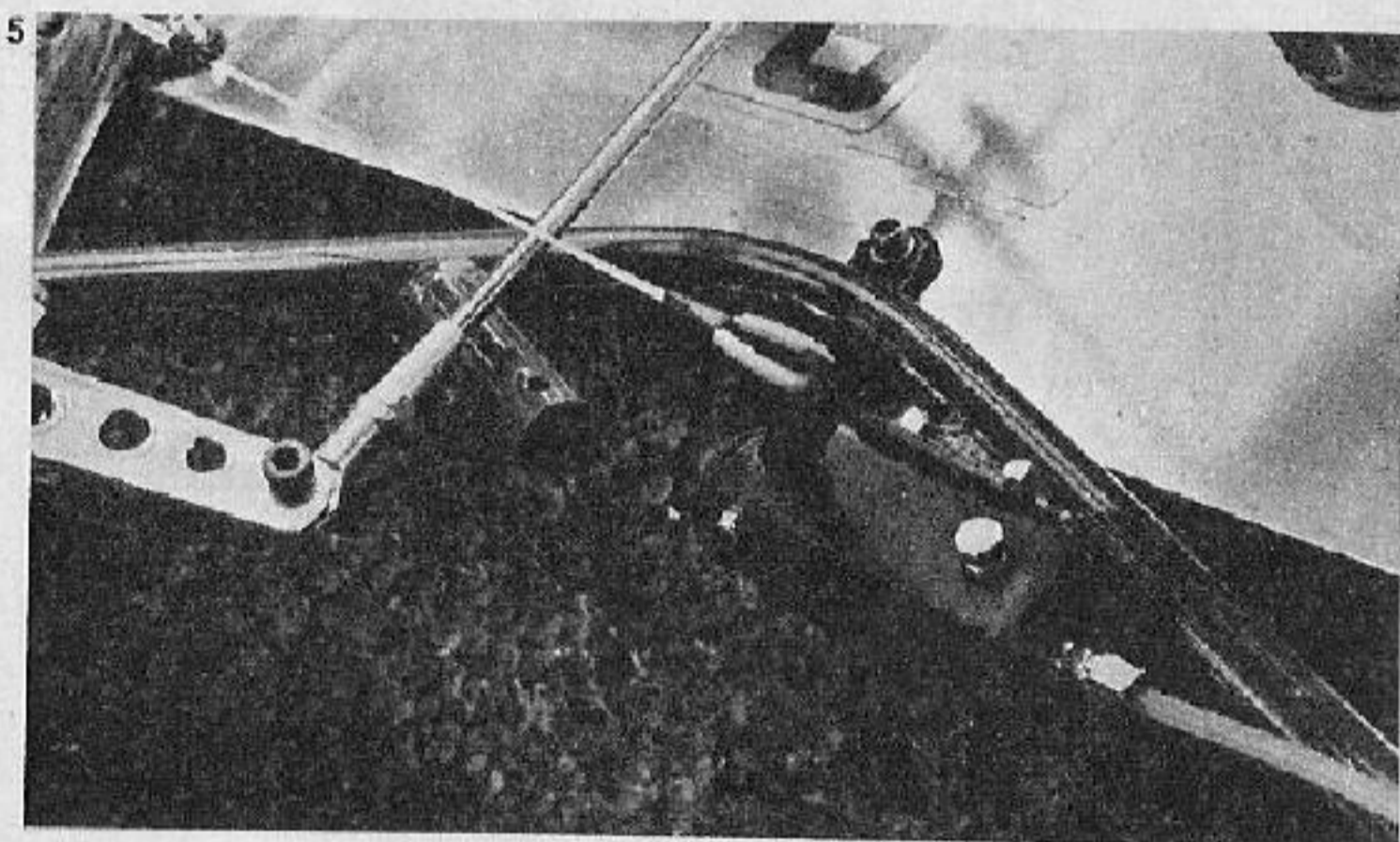
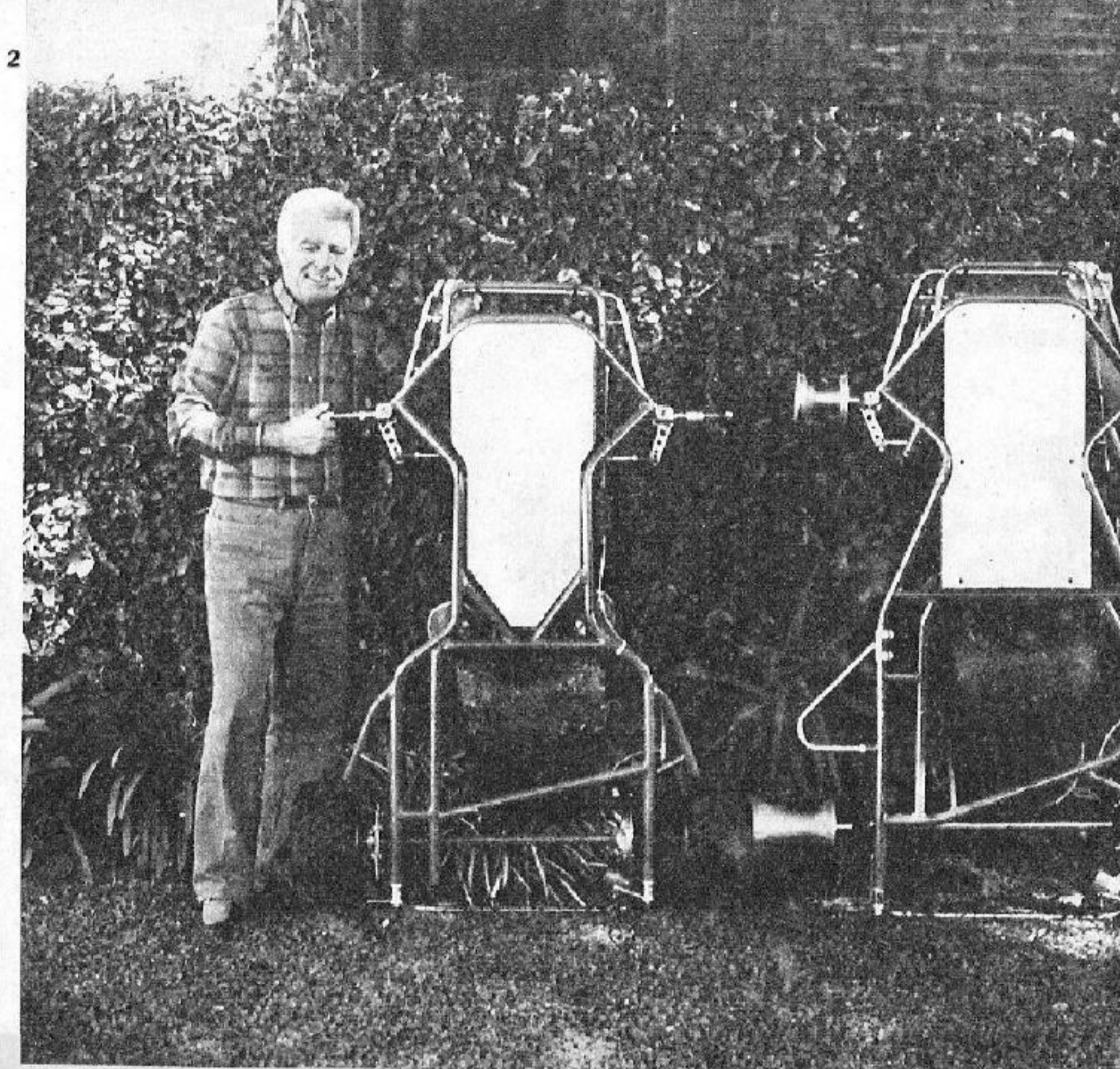


Foto 2) Pereyra y Acuña muestran las diferencias de diseño entre el bastidor de la "vieja onca" (izquierda) y la nueva.

Foto 3) Las nuevas tiras de centro desahogado y dos mechas de automanes. Permiten usar irrochas anchas con menor flexión de punta de eje.

Foto 4) Detalle del freno. La bomba y los callos en aleación de aluminio con pistones de bronce están tratados con una pintura plástica que resiste la acción del líquido de freno.

Foto 5) Se aprecia el pronunciado ángulo de la curva del larguero, la bomba de freno y la salida para el sacaruedas largo.

casco "Fórmula One" a estrenar (gracias, Rando), tomé el volante con la izquierda, la butaca con la derecha, empujaron a empujar, salté arriba...

¡ALLA VAMOS!

El motor arranca instantáneamente y acelera a fondo para limpiarlo de aceite. Dejando una humareda blanca empiezo una tanda de diez vueltas. Por suerte tengo las referencias de frenaje memorizadas (es lo bueno de probar siempre en Chacabuco) y tras dos vueltas de calentamiento (mío, porque el auto estaba listo cuando se bajó Mi-

guel) empiezo a llevarlo más cómodo. Básicamente no le encuentro de entrada diferencias grandes con los karts del año pasado, pero me imagino que se debe a que no puedo ponerlo en el límite de la exigencia sin riesgo de irme afuera. Pero de a poco nos vamos haciendo amigos. El DAP me explica, mediante su particular idioma, que el asunto está en las gomas duras, no en el bastidor. Al cabo de una diez vueltas ya puedo tirarme en el Curvón y el frenaje de la Horquilla sin mayores problemas. El mixto no presenta "dramas" pues con gomas duras no se puede inventar mucho, hay que levantar y listo.

Solamente la curva a la derecha antes de la Horquilla me da un poco de miedo, debido a que Miguel me ha advertido que "se hace a fondo, pero si levantas el pie en el medio salís marcha atrás, así que levanta antes de entrar si dudás, nunca en el medio...". En una de esas junté un poco de coraje (se hace casi a 140 km/h) y me mandé a fondo. La cola empezó a deslizarse... pero con una pequeña corrección de volante volvía dócilmente a su lugar. De allí en más todo fue cuestión de disfrutarlo, porque el chasis prácticamente no tiene vicios, salvo el freno muy celoso (porque Miguel lo prefiere

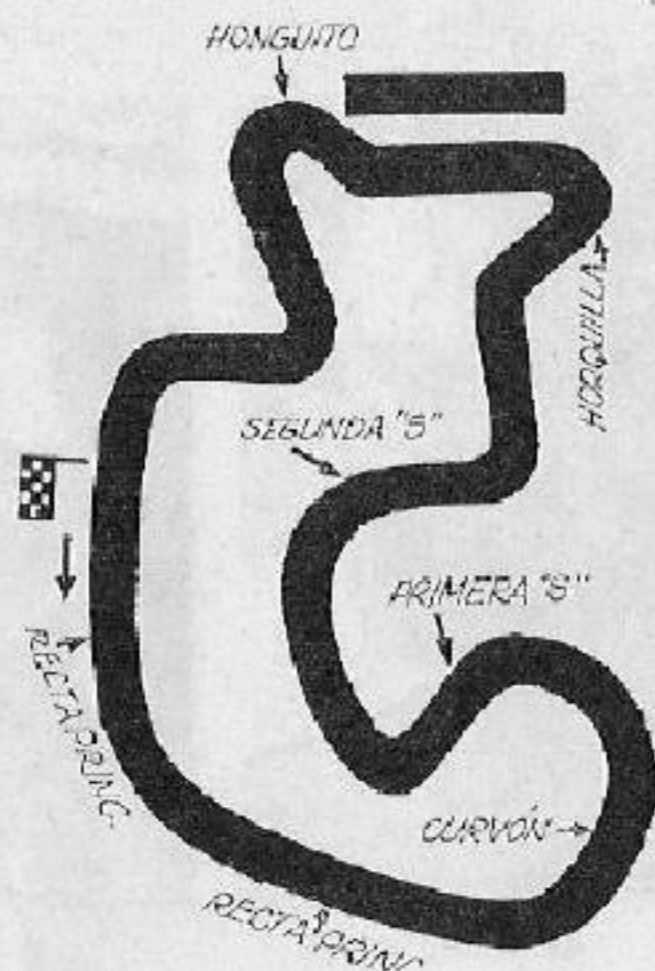
así, yo lo compensaba frenando sin dejar de acelerar para no bloquear). Paré en boxes y Pereyra se acercó con la hoja de tiempos mientras Manolito chequeaba la bujía para espiar la carburación. "En la tercera vuelta hiciste 37 segundos -me dijo-, sólo ocho décimas más lento que lo mejor de Miguel, pero después cada vez te fuiste más arriba..."

Le respondí que la causa era que estaba probando las reacciones del auto sin hacer tiempos. Pero la verdad era otra. A medida que empecé a "manejar rápido" empezó el desastre en los relojes, sumado a que tras casi un



Foto: 6) Las diferentes medidas de llantas delanteras y traseras, desplazadas y centradas, con que viene equipado el auto para trabajar en la pista a punto.

UNA VUELTA DE ACUÑA EN CHACABUCO



La recta (que paradójicamente es curvada), por supuesto, es a fondo. Recién al final, antes de zambullirse en el Curvón, se patea el freno para ponerlo de costada y se vuelve a pisar a fondo. Hay que llevarlo con el volante porque tiende a deslizarse hacia afuera. Se entra a la primera "S" a fondo pero en la mitad hay que cortar y frenar (tratando de hacerlo en línea recta); cuando pierde velocidad se cambia de sentido de giro y, acelerando a fondo otra vez, se recorre el tramo hasta la segunda "S". Antes de entrar en ésta, hay que levantar el pie sin frenar, para cargar el tren delantero por transferencia de pesos y meter el auto en el viraje. Se vuelve a cambiar de sentido de giro en medio de la "S", pero esta vez mediante una acelerada a fondo; se corrige la cola, que tiende a escapar, con un contravolante y, siempre a fondo, se deja atrás la curva a la derecha. Hay que frenar apuradísimo en la Horquilla porque es el lugar donde te pasan. Yo trato de mandarme fuerte hasta la mitad y después esperar para acelerar. Al llegar al Honguito se vuelve a frenar (cuidando de no bloquear) y se acelera lo justo al salir para no abrirse demasiado y llegar bien en trayectoria para sortear la última "S" de salida a la recta. En mi caso, yo levanto en la primera y en el momento de cambiar de sentido de giro lo piso a fondo y lo llevo con volante para salir a la recta encarando otro giro.

Mientras lo descubría me tendí otra vez en el pasto a descansar y anotar mentalmente la experiencia. El nuevo chasis de Leonardo Pereyra es la pasada en limpio de todas las tendencias que cambiaron la técnica del karting en los últimos años: trochas anchísimas, largueros desplazados hacia el centro, refuerzos clave, materiales seleccionados. Para encontrar algo similar habría que viajar a Italia.

Martin se baja del auto, cansado pero feliz, se le nota en los ojos. Me dice de lejos: "Viejo, ¡esto es una maravilla...! Chocolate por la noticia."

año de inactividad los dedos se me fueron entumeciendo hasta casi no poder abrir la mano. Menos mal que el chasis perdona a todos los errores. Por las dudas no le digan nada a Pereyra, a ver si después de 25 años fabricando chasis con innumerables éxitos se nos pone vanidoso...

Arranqué otra vez y luego de cinco vueltas me hicieron señas de "no va más". Era el turno de Martín. Ahora comprobaría algo que yo me abstuve de decirte: la diferencia entre su época y la actual en los karts es abismal. Sería como comparar un conito de rulemanes con un cohete.

VOLANTES
Ematra
PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
MADERA Y CUERO.

Cinturones de Seguridad, Consolas, Butacas, Apoya Cabeza, Tuercas Antirrotas de Ruedas, Sistema Antideslizante para Nieve y Barro para automóviles y Pick-Ups.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WARNES 1400 • Tel. 58-9694 • CAPITAL
OLAVARRIA 2550 • Tel. 750-0027 • CADE 100

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCACION
REPARACION Y SERVICE
REPUESTOS

FALCON - FAIRLANE 6 Y 8
TAUNUS - TORINO - DODGE
CHEVY - PEUGEOT - ETC.
DIRECCION HIDRAULICA INTEGRAL A CREMALLERA
TAUNUS L.
GXL y GHIA.

IMPORTADORES EXPORTADORES
DE MARCO Hnos. S. R. L.
24 DE NOVIEMBRE 561
Tel. 57-4910/7488 • CAPITAL

ENVIOS AL INTERIOR
SERVICIO AUTORIZADO
MITSUBISHI

ESCRIBANO PUBLICO
Certificación de firmas para constatos de mantenencia de automóviles y fotocopias, poderes in clausa irrevocables, actas de guarda real del automotor, etc.
Tel.: 45-1307 y 46-6244

Decore su vehículo con cintas decorativas

Llegaron los **MUSTANG** (caballos)

Por par en 4 colores. Medida 51 x 14 cms.

TRIMRITE PRODUCTS

Una amplia gama de diseños y colores.

AHORA EL NUEVO MODELO
Medida 30 x 13 cm. - Colores: Rojo - Marrón - Oro, Metalizados, y Negro - Azul - Naranja.

FILM PARA POLARIZAR
ENVIOS AL INTERIOR
DECORAUTO
CASAFOUST 547
(Esq. Warnes 1300) (1414)
Tel. 58-7606/855-1652 - Cap.

IMPORTADAS de FRANCIA
Para su PEUGEOT BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "BATEO".

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S. A.
CARELLO 3563/65 - (1425) PALERMO • Tel. 801-3952/3957/6634/8959

más vida en la suspensión de su vehículo con

RESORTES

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

AG

mp EQUIPAMIENTOS ESPECIALES
PRESENTA LA LINEA DE DEFENSAS DE PARRILLAS PARA AUTOMOVILES MODELOS REGISTRADOS

MODELO SAFARI
MODELO RALLY
MODELO SAFARI

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

EN CAPITAL FEDERAL:
CAR'S SHOP, Warnes 940 (1414) Tel. 854-2015/6860
AL-RONCE, Jujuy 332 (1083) Tel. 93-8246
NEUMATICOS PETRUCHELLI, Av. del Trabajo 7233 (1439) 587-7139
ZONAS DISPONIBLES: Consultas al Tel. 749-6222

EN INTERIOR:
AMARU S. A., Calle 4 Nº 564 (1900) Tel. 021-33322, La Plata.
GIROTTI e HIJOS, Ruta 22 y Winter (8300) Tel. 0943-23518, Neuquén
RUVILL, H. Yrigoyen 1245 (9100) Tel. 0965-30856, Trelew
ACCESORIOS LOMBARDI, J. V. Zapata 143 (5500) Tel. 061-292571, Mendoza.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR
Tarjetas de Crédito

Un toque de distinción a su Ok, Auto o Pick-Up, le brinda

NEW YORK RUEDAS
S.A. **PROTO** Hnos. LEGITIMAS PRECIOS SENSACIONALES
WARNES 1401 - ESQ. DORREGO - 854-7322/0902

TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

UTILICE EL PLAN CANJE

GACEL
NO CERRAMOS AL MEDIODIA

LA GRAN POLEMICA MUNDIAL DEL MOMENTO

SUDAFRICA: ¿SI O NO?



Keke Rosberg



Niki Lauda



Ayrton Senna Da Silva

¿Cuánto se ha hablado y se sigue hablando sobre el Gran Premio de Sudáfrica! Y eso pese a que aún nos separan varios días de la fecha de su realización, fijada por el actual calendario del Campeonato Mundial de Fórmula Uno para el sábado 19 de octubre... Ese bombardeo de noticias tiene como motivo las distintas comentarios y algunas posiciones ya tomadas ante la inclusión de esta carrera en el certamen, como consecuencia de la situación política reinante en territorio sudafricano a causa de los gravísimos problemas existentes por la discriminatoria política racial asumida por el gobierno de dicho país.

Bueno es recordar, antes de entrar a mencionar el desfile de opiniones y posiciones, que la FIA, por intermedio de Jean-Marie Balestre, confirmó no hace mucho, exactamente en ocasión de la carrera de Bélgica, la celebración del Gran Premio de Sudáfrica tal como estaba previsto, argumentando su posición en el hecho de que "lo contrario constituiría una grave violación del artículo segundo de los estatutos (que prohíbe discriminaciones de tipo político, racial o religioso) y crearía un gravísimo precedente que abriría la puerta en el futuro a presiones políticas de todo tipo". Otros puntos que basaron la determinación fueron, según la FIA, que "el Automóvil Club de Sudáfrica respetó siempre el artículo segundo y nunca hizo diferencias en cuanto a política, religión o color de los pilotos que participaron asimismo los organizadores confirmaron que la carrera, por ahora, podía efectuarse sin problemas".

Esta postura de la FIA, asegurando la concreción de la carrera, coincidió con la asumida desde el vamos por la Asociación de Constructores, cuyo titular, Bernie Ecclestone, no se cansa de decir cada vez que alguien lo interroga sobre el tema: "No veo por el momento ningún motivo para dejar de ir a Sudáfrica...". Otra voz importante que se ha escuchado entre las escuderías fue la de Enzo Ferrari, quien también se manifestó partidario de que sus autos vayan a Sudáfrica: "El deporte no debe entrometerse en los problemas políticos, y por eso mis coches irán a correr a Kyalami", sostuvo el Maga de Maranello, fijando así su posición.

EL NO DE LOS FRANCESES

Los equipos franceses tienen otra óptica de la situación. Y así tanto Renault como Ligier ya han anunciado que no intervendrán en el Gran Premio de Sudáfrica. Lo que no se sabe es si la decisión surgió en forma independiente en ambos casos, o por presiones surgidas tras las declaraciones de Alain Calmat, ministro de Deportes, y la Juventud de Francia, quien en los primeros días de setiembre pidió a los constructores y pilotos franceses que intervienen en el Campeonato Mundial de Fórmula Uno que "consideraran a conciencia las implicaciones de su participación en el Gran Premio de Sudáfrica".

Las respuestas de los constructores no se hicieron esperar. Al día siguiente, Renault citó a conocer un comunicado oficial donde anunciaba que no intervendría en el Gran Premio de Sudáfrica en respuesta al pedido del ministro Calmat. La decisión de Ligier tardó una semana más, ya que Guy tenía serios dudas en cuanto a la actitud a tomar, presionado, por un lado, por la multa de 40.000 dólares que le impondría la FOCFA en caso de ausencia, en cumplimiento de una reglamentación vigente y, por el otro, la sugerencia del Ministerio agravada por el hecho de que sus principales patrocinantes son de origen estatal. Finalmente pudo más esta última y Ligier siguió los pasos de Renault.

La intervención de los gobiernos nacionales en el tema no quedó limitada a los franceses. También dijeron lo suyo funcionarios oficiales de Suecia, Finlandia y Brasil, aconsejando a sus pilotos abstenerse de correr en Kyalami. Los brasileños incluso llegaron más lejos, ya que por intermedio de su canciller Olavo Setúbal solicitaron a la FISA "la cancelación del Gran Premio de Sudáfrica y su reemplazo por otro a disputarse en territorio europeo".

Fundamentaron su posición en "la actual situación existente en Sudáfrica con conflictos raciales, inseguridad colectiva y flagrante violación de los derechos humanos", agregando que "recientemente el presidente José Sarney firmó un decreto que prohíbe el intercambio cultural, artístico y deportivo de su país con Sudáfrica". La contestación de la FISA resultó terminante al expresar "no hay posibilidad por el momento de cancelar la carrera de Sudáfrica o trasladarla a otro país." Por su parte, también en Brasil, las organizaciones negras decidieron enviar sendos telegramas a Nelson Piquet y Ayrton Senna, instándolos a no presentarse en la competencia de Kyalami.

Sin llegar a los niveles anteriores las organizaciones deportivas italianas aportaron asimismo sus opiniones. Y tanto el Comité Olímpico Italiano como la Asociación Italiana de Automovilismo manifestaron su oposición a la carrera de Sudáfrica, aunque por distintos motivos. El primer organismo siguiendo los dictados de su entidad matriz, el Comité Olímpico Internacional, quien desde hace tiempo no acepta relaciones con Sudáfrica como protesta por las discriminaciones raciales. La AIA, por intermedio de su presidente Rosario Alessi, arguyendo razones de seguridad y dejando de lado las políticas, al señalar en su comunicado que "si el problema no fuera el de la gran inseguridad existente, la AIA no habría tenido problemas en aceptar la prueba, ya que no debe mezclarse el deporte con la política".

LA VOZ DE LOS PILOTOS

También se ha escuchado, y una de las que más repercusión tuvo por provenir de quien ocupa el cargo

de presidente de la Asociación de Pilotos de Fórmula Uno, fue la de Niki Lauda. El austriaco, consultado sobre tan conflictivo tema, resultó terminante: "Creo que se cometería un grave error yendo a correr a Sudáfrica en medio de la actual situación política que vive dicho país. Y la razón es simple, ya que Sudáfrica tiene en estos momentos problemas más importantes en qué pensar que una carrera de autos. Hablando estrictamente es una vergüenza que vayamos ahí, y creo que la solución más razonable sería dejar solos a los sudafricanos para que resuelvan sus problemas. Nosotros tenemos otros lugares, como Imola o Hockenheim, donde poder ir a correr...".

Otra opinión que trajo la suya fue la de Ayrton Senna: "Pienso que no debe correrse, tanto por el peligro que representa para nosotros como por la situación actual en ese país. Personalmente estoy en contra de cualquier tipo de segregación racial y por lo tanto de ir a Sudáfrica" expresó el ascendente brasileño para aclarar después "pero soy un profesional y si Lotus decide concurrir tendré que ir...". A continuación el brasileño calificó de cómoda y demagoga la posición de Lauda: "Niki ya está en el fin de su carrera, yo, como tantos otros, en el principio y por lo tanto resulta más difícil mantener una posición".

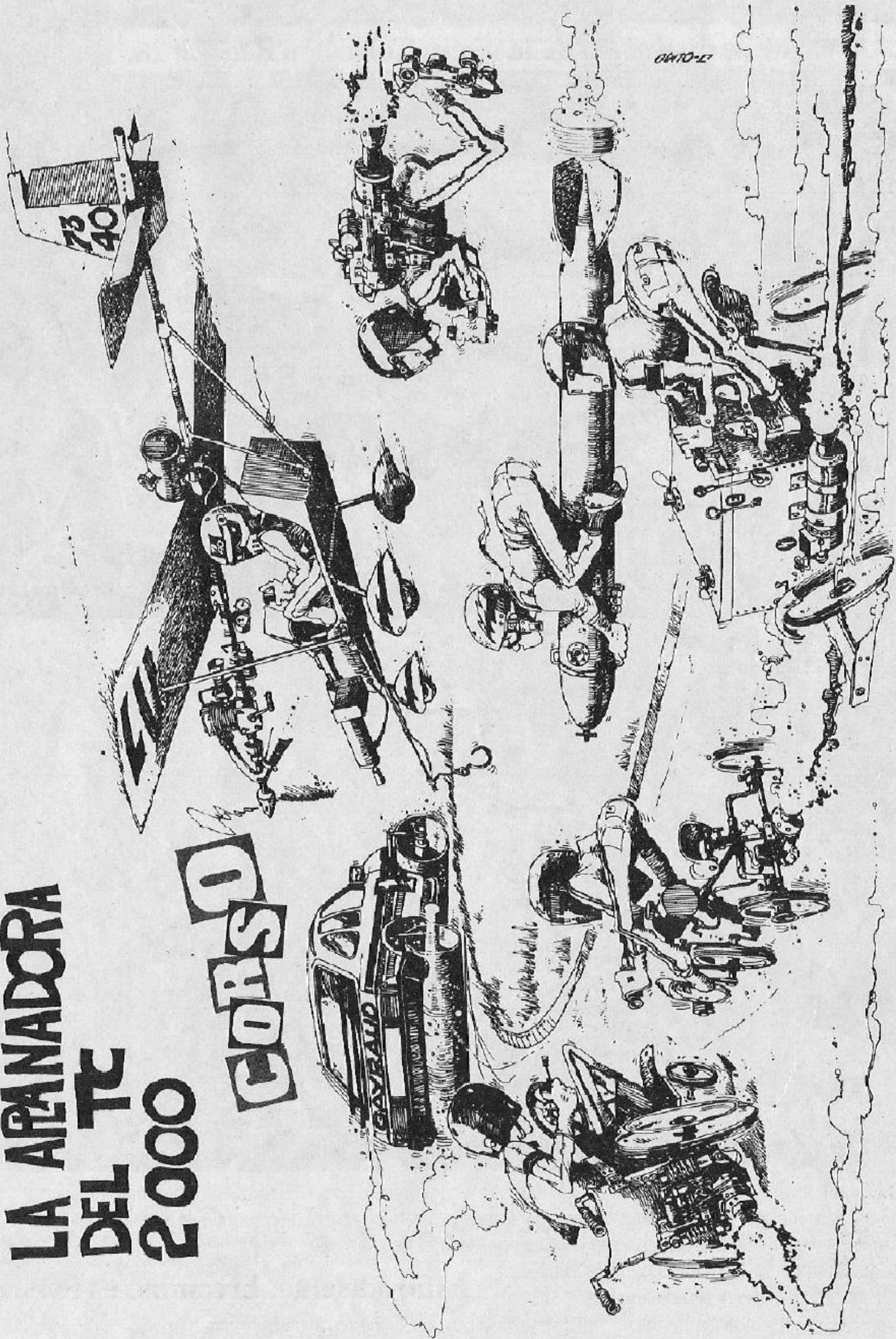
Los candidatos al título mundial tuvieron distintas opiniones. Así mientras Prost señaló "o corremos todos o ninguno", Michele Alboreto, expresó "somos profesionales y si la FISA confirmó la carrera tenemos que ir". Algo similar opinó Nelson Piquet, siendo en cambio diametralmente opuestas las posturas de Elio De Angelis ("No debemos ir en primer lugar por problemas humanitarios, ya que es indignante saber que allí se mata por problemas raciales, y en segundo lugar porque la gente de la categoría podría correr serios peligros ofreciendo con su presencia la posibilidad de presión a los grupos locales que combaten entre sí") y Eddie Cheever ("Es incorrecto participar en un lugar donde se practica la política del apartheid").

Como si fueran pocas las opiniones, alguien que fue figura de la Fórmula Uno, pero que ahora está alejado de ella, como Emerson Fittipaldi, también la aportó, comentando "Pedir la cancelación de la carrera de Sudáfrica supone mezclar deporte con política. Todos estamos en contra de la segregación racial, pero esto debe ser resuelto por los gobiernos, sin perjudicar las confrontaciones deportivas. Ya hemos tenido los tristes ejemplos de lo ocurrido en las últimas olimpiadas, para ahora mezclar al automovilismo".

Opiniones, posiciones, decisiones. Elementos todos que a su turno van echando más leña a este fuego en que ya se ha convertido este polémico Gran Premio de Sudáfrica. ¿Cuál será el final? En pocos días más lo sabremos.

LA APANADORA DEL TC 2000

CORSO



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




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

Mire adelante. El camino es Renault.