

**SUPERCONCURSO II
GANE CON SUS IDOLOS
CON LARRAURI Y FANGIO Jr. EN ACCION
MAS COLOR: S.P., MUNDIAL DE TURISMO, T.C.**

CORSA

Nº 1084 del 15 al 21 de abril de 1987. Argentina: ▲ 2,80 • Uruguay: \$ 210 • Paraguay: Gs. 1.350

**G.P. DE BRASIL
EL PANDEMONIUM. PROST. LA GLORIA.
COMO Y POR QUE.**

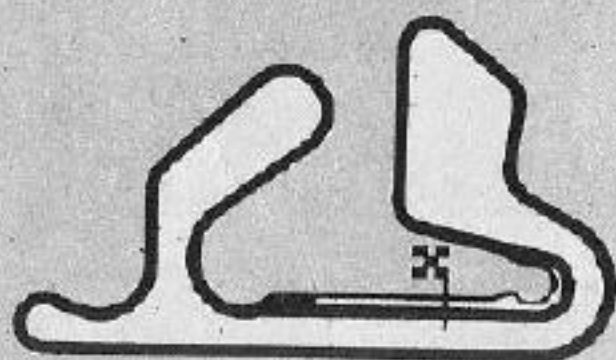
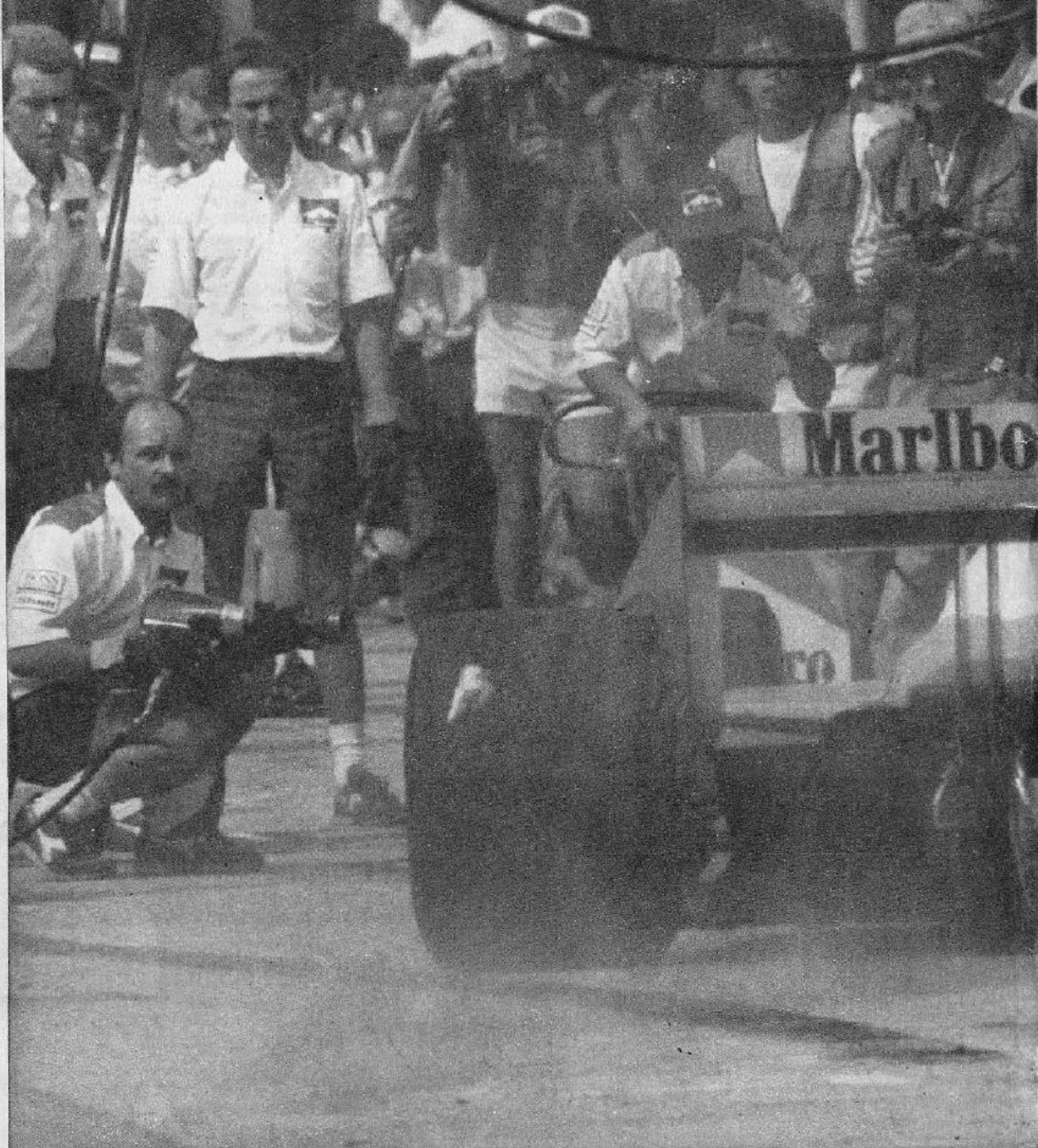


F.1 ALUCINANTE

Grand Prix de BRASIL



1. Alain Prost se detiene por segunda vez para cambiar neumáticos, mientras a la izquierda, un integrante del equipo se prepara para entrar en acción. En primer plano, hombres de su nuevamente gran aerolado el team Williams. En este lugar se desarrolló buena parte de la definición del Gran Premio de Brasil. 2. Clásica ceremonia en el podio, donde se lo ve al francés bañando en champagne a Johansson mientras Piquet re. 3. Ecclestone, centro permanente de atención. llega al hotel... El inglés hace buenos negocios con la FISA, y es gran responsable de esta "nueva F1", pero aún no pudo vencer publicidad para sus Brabham este año.



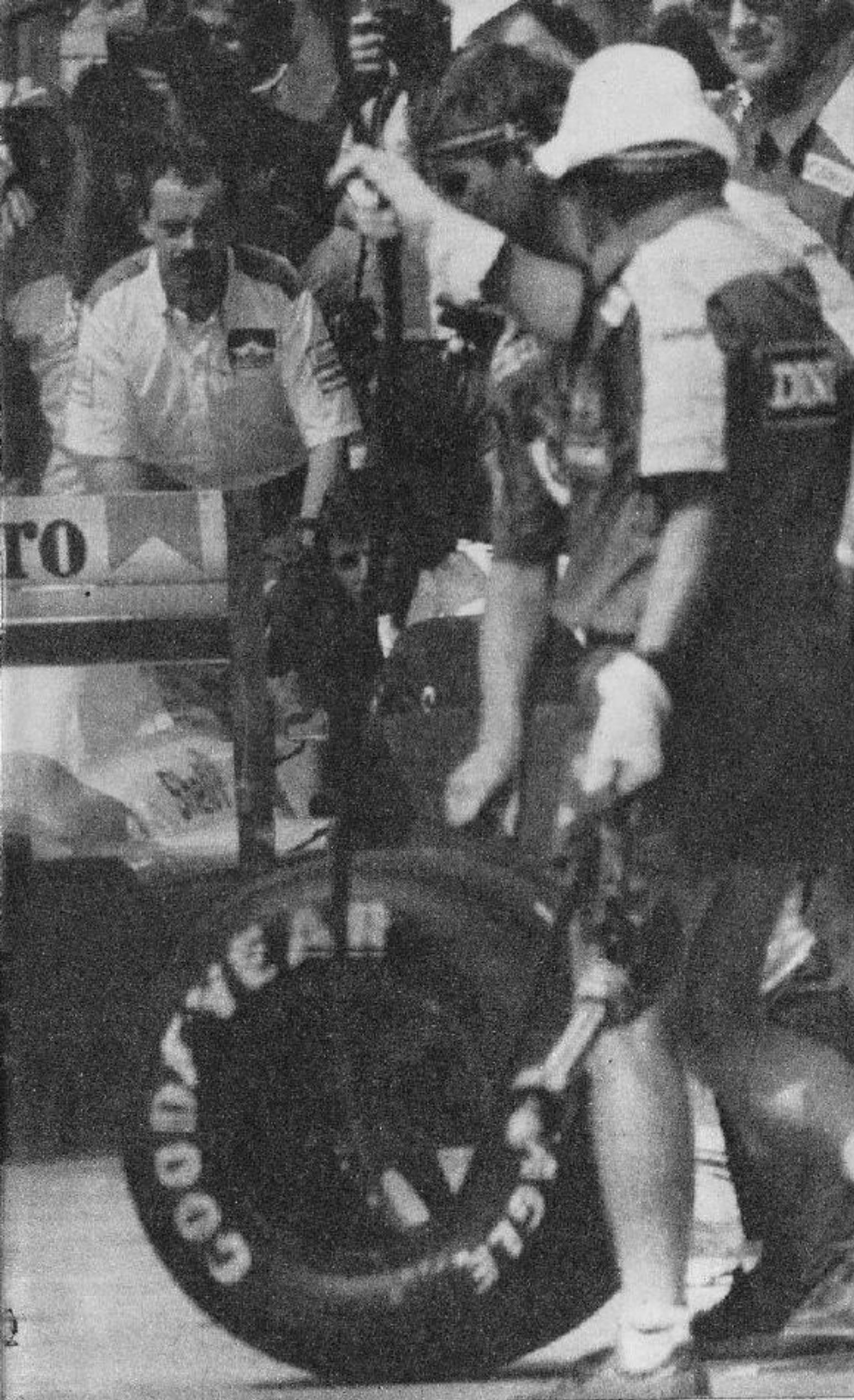
FICHA GENERAL

Fecha: 12 de abril de 1987.
Denominación de la prueba: Grande Premio do Brasil.
Lugar: Autódromo da Cidade do Rio de Janeiro.
Ubicación: 30 kilómetros al oeste de Río de Janeiro.
Organizador: Confederación Brasileña de Automovilismo (Pres. Piero Gancia) y Rio Motor Racing.
Autoridades: Directora de la Prueba: Nihaly Hidasy; Comisario Deportivo: John Corsmit.
Público: 55.000 espectadores.
Participantes: 23 en prueba de clasificación, 22 en carrera.
Infraestructura del escenario: Regular. Instalaciones deficientes. Condiciones de seguridad al 70%. Circuito en mal estado.
Organización: Mala.
Espectáculo: Pobre.

fórmula uno

EL CAMPEON GANO CON EL CAMBIO... Y SE GUARDO UN CAMBIO, PARA QUE NADA CAMBIE

SUPERPROST Y EL AUTO FANTASTICO



Alain Prost comienza el '87 como había terminado el '86 venciendo. Concluido el campeonato mundial '86 con la victoria en Adelaida gracias a la falla de los neumáticos en Williams, inicia el campeonato 1987 ganando en Rio también gracias a los problemas de gomas en los Williams.

Alain Prost ganó también por estas razones, pero sobre todo porque es el piloto más "dulce" y cuidadoso con su auto, porque maneja con inteligencia táctica muy particular (asimilada muy bien del maestro Lauda), y porque su auto tal como habíamos dicho —es capaz de suministrarle prestaciones relevantes sin demasiado desgaste de las gomas.

Prost no se dejó impresionar por los tiempos en pruebas de los otros, y tuvo razón, pensando sobre todo en la carrera. Ya en esta, como acostumbra respetó el ritmo que le permitió acercarse y luego superar a los demás. Un gran táctico, además de gran piloto.

La furia inicial de Piquet, y Manselli, éste como siempre, ciegamente furibundo, se agotó rápidamente, visto que Piquet debió pasar en el séptimo giro para cambiar gomas. Pocas vueltas después también se detuvo Mansell y para Prost fue bastante fácil andar en punta, pues también Senna (alcanzado por el francés) debió detenerse relativamente rápido.

En resumidas cuentas McLaren efectuó dos cambios de gomas, mientras los Williams hicieron tres, pese a lo cual y al final Piquet estaba sobre las telas de sus desgastadas cubiertas; Mansell por su parte, no pudo hacer regularmente el tercer cambio de neumáticos, porque el trasero izquierdo se abrió totalmente, y arribó muy lentamente al box, apoyando sobre la llanta. Finalizó sexto con un giro menos.

Un giro que Prost habría podido sacar a todos, si en el final no hubiese levantado el pie sabiamente, permitiendo también a Berger superarlo. Una demostración que no deja dudas.

Por lo tanto, ¡Viva Prost! y felicitaciones. Hay una cosa que indirectamente debe alegrar a los terraristas, en esta demostración del McLaren de Prost: éste es una evolución del auto del año pasado, proyectado por Barnard. Si

Barnard hace de la nueva Ferrari una máquina de este tipo...

Las Ferrari no estuvieron naturalmente a la altura de lo mejores, y nadie lo soñaba, pero pudieron hacer una carrera decorosa, aunque con regulaciones de último momento. Alboreto estaba en el cuarto puesto a tres giros del final, pero el auto tocaba el piso demasiado seguido y un trompo lo mandó fuera de la pista. Berger, en cambio, dio pruebas de notables cualidades combativas, además de las de piloto, y al final tuvo también el atrevimiento de atacar a Prost y superarlo. Una gran carrera, en espera de tener un gran auto. En el fondo, el cuarto puesto no estaba previsto...

De Lotus, en cambio, poco hay para decir. No estaba bien a punto con la famosa suspensión con control electrónico. Senna combatió, se enganchó a las ruedas de sus rivales directos e ilusionó a su hinchada andando en punta por el juego de cambios de gomas. Luego fallaron algunas cosas en el motor, y prefirió parar.

Quien debe lamentarse es Teo Fabi, que en los primeros giros tuvo el ritmo de Piquet y Senna, en el tercer puesto. Luego comenzaron los problemas de motor, con pérdida de la marcha regular, que lo hicieron parar. El auto de su coequipier, Boutsen, en cambio, anduvo bien, y si al final tiene un giro menos es porque perdió mucho tiempo para el cambio de gomas, especialmente porque la segunda vez llegó con un neumático destruido, teniendo que recorrer casi una vuelta lentamente. Sus tiempos dicen que el Benetton puede seguir el ritmo de los mejores. Lo que es un consuelo.

En cuanto a los Williams, además del consumo anormal de caucho, tuvieron problemas de temperatura del motor, causado por el elevado calor de Rio. A propósito: hacía 38 grados y en la pista cerca de 65°.

Partieron solamente veintidós, porque el March de Capelli quedó sin motor, habiendo roto el último a la mañana del domingo. El Minardi de Campos fue parado rápidamente con bandera negra, porque el piloto tomó una posición errada en la grilla de partida distraídamente. Doce clasificados sobre



La "nueva" F.1 se destapó con una carrera loca, con escasa lucha directa en pista pero con variaciones constantes por las reiteradas reposiciones de neumáticos. Una vez más, los "cucos" de Honda sucumbieron a la hora de la verdad, ante el Bicampeón y su legendario MP4 nuevamente remozado. Un reemplazo de gomas menos que sus "archirrivaes" resultó factor clave de su 26° triunfo en GG.PP.

LOS PROTAGONISTAS



Berger y Alboreto con suerte diversa. El primero llegó cuarto, el italiano quedó 8º.

Alain Prost: "Estoy sorprendido por la victoria, ya que el motor durante las pruebas no estaba en su punto ideal, y tal como el auto, era nuevo. Pensaba que recién en Imola podríamos ganar. Sin embargo, comencé a tener esperanzas en las pruebas del domingo a la mañana, y a considerar la estrategia para la carrera. Tengo gran experiencia en este circuito ya que conozco la pista, sé combatir el calor y dónde efectuar los 'sorpasos'. Estos los realizaba en las rectas, de manera que los neumáticos sufren menos. Los resultados están a la vista..."

Stefan Johansson: "Estoy sorprendido por la gran performance del auto, en mi primer G.P. con él. Durante la carrera me preocupaba el consumo de combustible, aunque por suerte, alcanzó".

Nelson Piquet: "Tuve problemas con todo. La suspensión, el motor y las gomas. Probablemente torcé al auto más de lo debido".

Ayrton Senna: "Estos son los peores neumáticos que vi en la F-1. Estábamos preparados para dos cambios de gomas, pero por su mala calidad fui obligado a tres reemplazos. Con el auto estamos en el camino correcto, si bien necesitamos más ensayos, sobre todo con las suspensiones, ya que el motor es bueno".

Nigel Mansell: "Los neumáticos desequilibraron todo el auto, y no lo pude manejar como hubiese deseado".

Thierry Boutsen: "Estoy satisfecho. También tuve problemas con las gomas y si no hubiese sido por ellas, habría terminado en una posición mejor".

veintiún largados es un porcentual elevadísimo, dadas las condiciones.

Para contar, luego de las vicisitudes de los primeros, no hay mucho más. Salvo las escandalosas condiciones ambientales, y ni hablemos de la infernal (sin aire y sin teléfono) instalación de la sala de prensa.

Había muchos nuevos en esta carrera inaugural del campeonato del mundo. Cinco pilotos novatos, tres efectivamente en la portía y dos al llegar. No mal, aunque si modestamente, el japonés Nakajima, con Lotus, anduvo cuidadosamente, atento a no equivocarse, y por esto muy por debajo de las posibilidades de su auto, sobre el cual había una cámara que registró todo para uso de los japoneses. Perdió dos vueltas y fue séptimo.

El francés Fabre, con AGS, descubrió el nuevo mundo de la F-1 con atención y temor, preocupado por causar problemas, se hizo siempre a un lado respetuosamente cada vez que veía alguien sobre sus espaldas.

Nannini hizo una gran carrera con Minardi, pero la rotura de una rueda le ha arruinado el resultado. Así como fueron mortificados Patrese y De Cesaris, que condujeron el nuevo Brabham para ponerlo a punto. Aquél debió reti-

rarse con la batería en corto circuito y este que largó mal y se estaba recuperando, por la rotura de la transmisión.

Desafortunados también Cheever y Warwick con el Arrows, que hicieron una carrera admirable pero fueron traicionados por la rotura del motor.

De las declaraciones al final de la carrera registramos la del vencedor, que calmó y sereno enfrentó la multitud de libretas de apuntes y de micrófonos. "Esta es una carrera que me gusta, especialmente porque se necesita pensar en todo. Es eso lo que hicimos, y yo y los técnicos, en todos estos días. Se ve que pensamos un poco más que los demás, pues tuvimos menos problemas. Ahora ya esperamos a Imola, donde las cosas serán diferentes en ambientación, pero seguro que iguales."

SAMBITAS DE RIO

REUTEMANN EN RIO. Como otros años, Carlos Reutemann estuvo para no perderse detalle del Gran Premio inaugural de la temporada. En el hall del Hotel Intercontinental se encontró con Ernesto Celestino Bessone (padre) invitado por la Rede Globo, Gordon Murray, Alex Whittaker y John Barnard. Du-

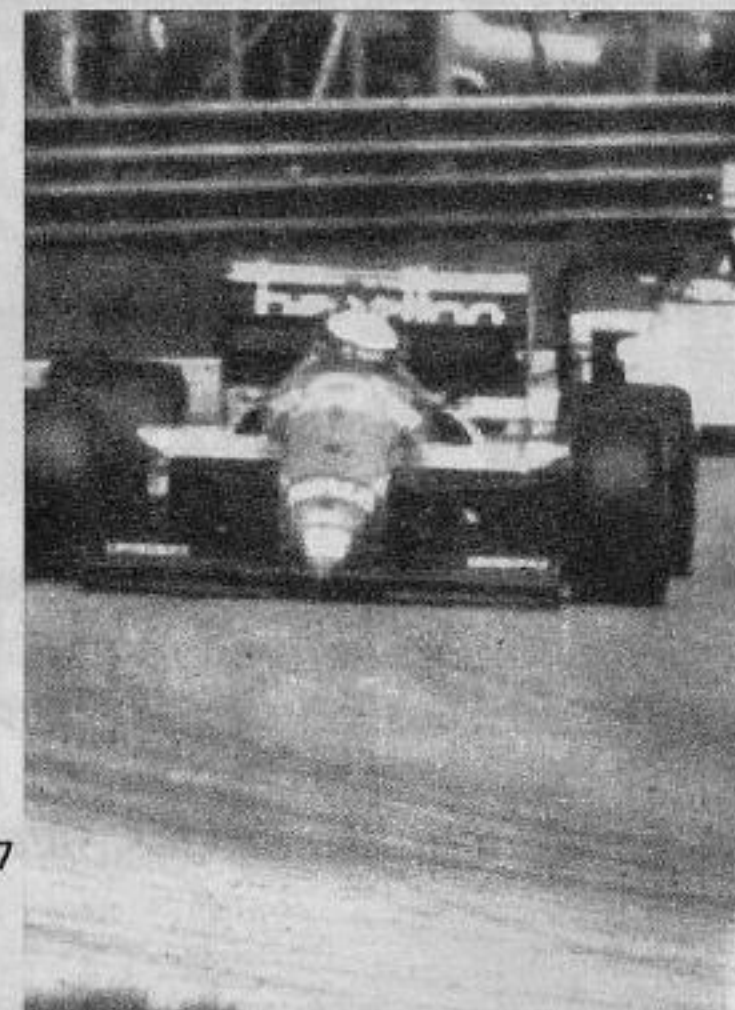
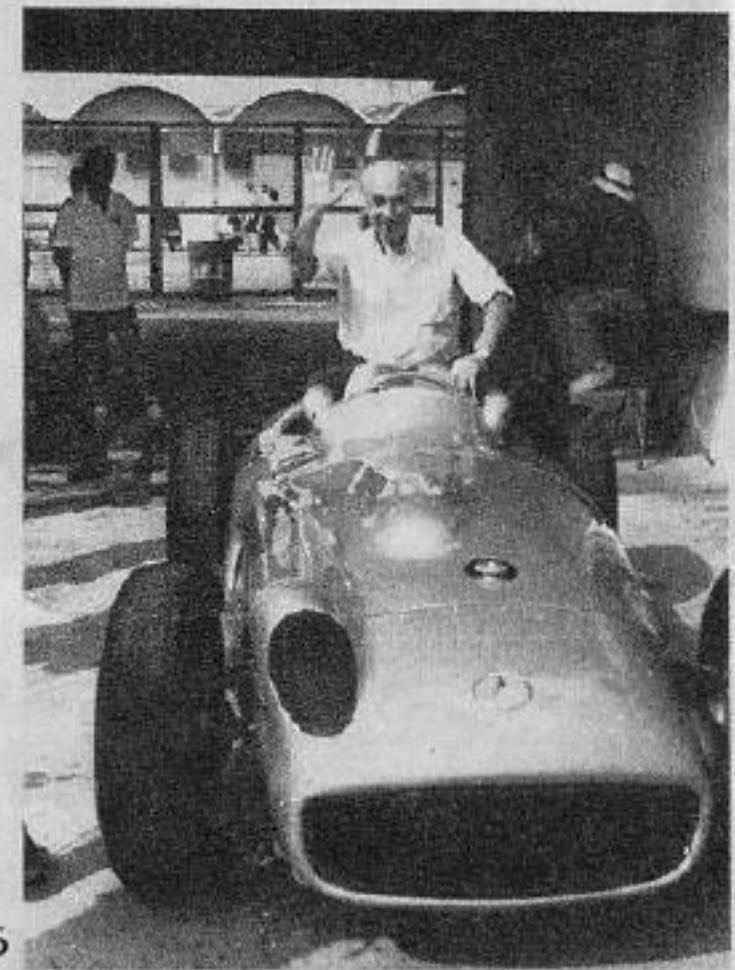
rante las pruebas, siguió las alternativas desde el box de Ferrari, atento y con su mitada puesta en la pista.

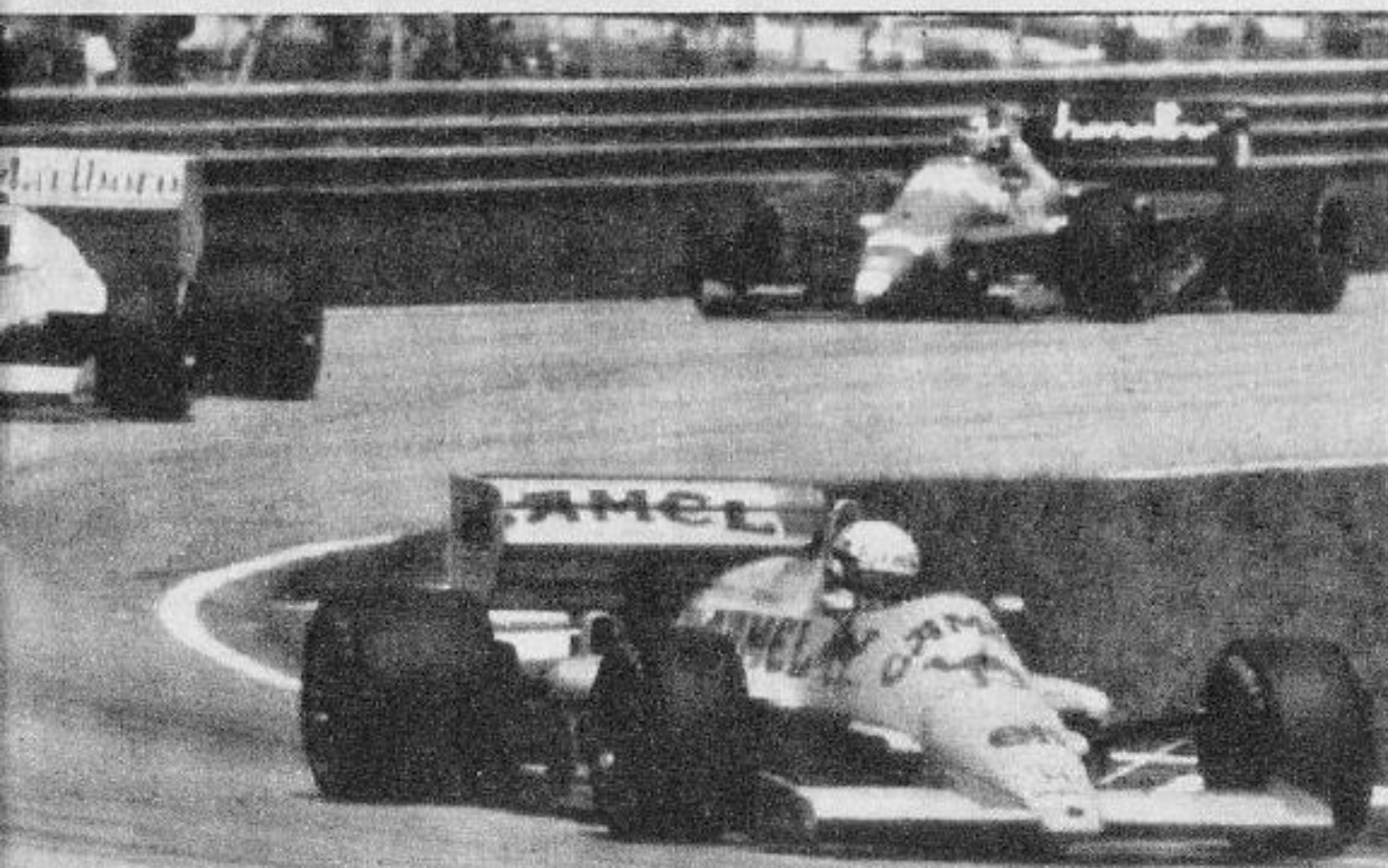
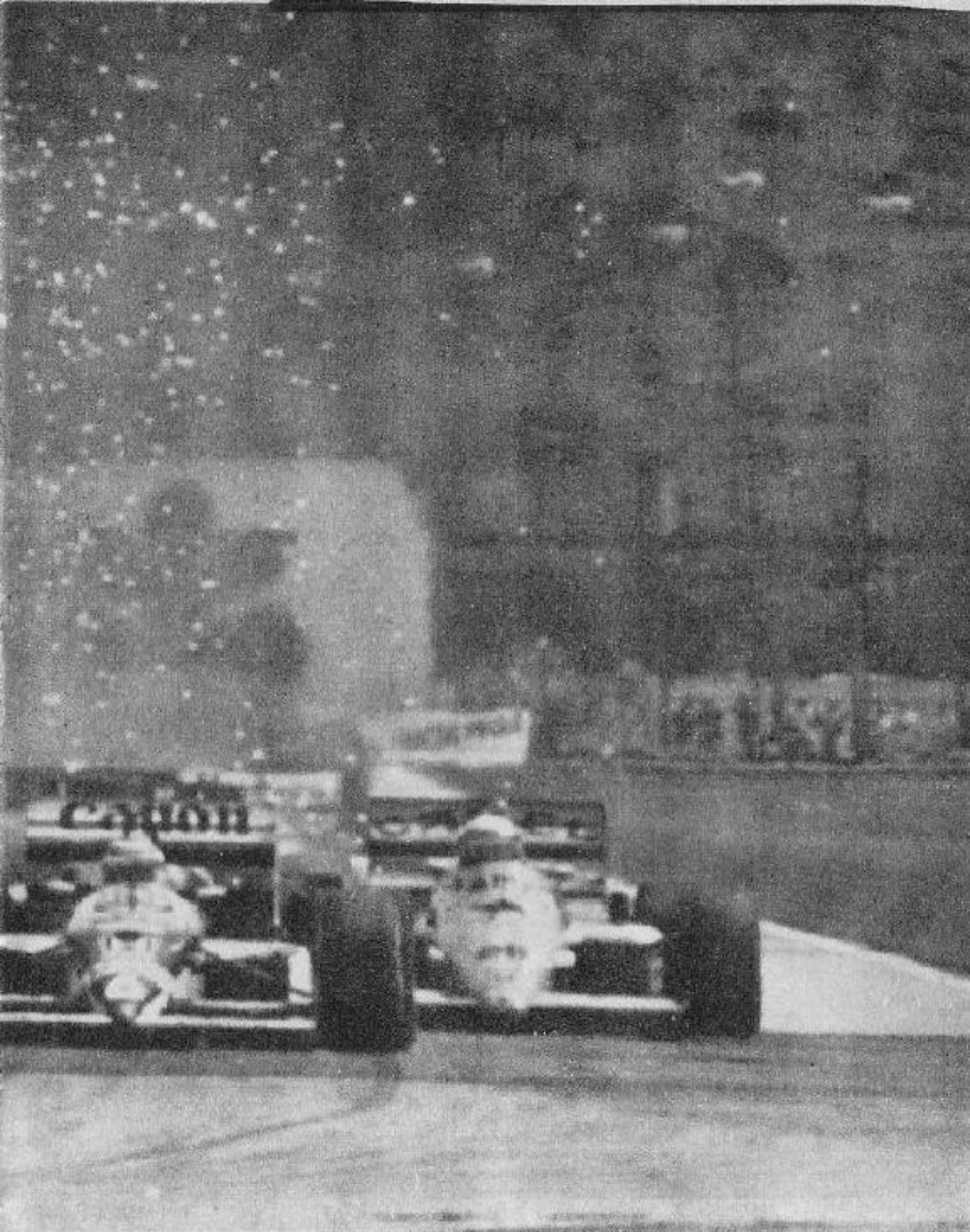
MULTAS VARIAS. Una, de 15.000 dólares, para los organizadores del Gran Premio debido a que a la hora señalada el viernes para las pruebas libres, no estaban presentes las ambulancias, por lo que se demoró el comienzo de las mismas en 45 minutos. Otra, para Adrián Campos, de 3.000 dólares, pues el español durante la primera sesión del viernes y con un tiempo asegurado de 1m34s832, no prestó atención a las luces rojas en la salida de boxes, ni paró para verificar el peso del auto a la entrada de los mismos. La inexperiencia de Campos fue tenida en cuenta por los comisarios deportivos, y sólo le aplicaron la multa, salvándose de la exclusión de la prueba.

CANADA Y LA F-1. Luego del anuncio de la FISA de la anulación del Gran Premio de Canadá, se produjeron distintos sucesos. El tribunal le dio la razón a la empresa cervecera Labatt para que sean reconocidos sus derechos contractuales con la FOCA y la autoridad deportiva canadiense, el síndico de Montreal y el primer ministro de



4- Se larga la primera del año. Piquet encabeza el lote con Senna a sus espaldas. Se aprecia el chisporreo que ya se ha convertido en paisaje típico de la Fórmula Uno moderna. 5- Juan Manuel Fangio y su Mercedes Benz W196, recordando hermosos tiemposidos en Rio. 6- Encuentro de famosos: Prost saluda a Reutemann en el hall del Hotel Intercontinental. 7- Ayrton Senna quiere escaparse: Fabi. Prost y Boutsen hacen lo posible por impedirlo. 8- Thierry Boutsen rumbo a los boxes, con el neumático trasero derecho destruido. El belga fue justamente otro piloto que se quejó de las gomas, su principal problema en el Gran Premio de Brasil.





LA TECNICA

MCLAREN

MP4/3-3 Prost - MP4/3-2 Johansson - MP4/3-1 Muletto

El sábado se probaron planos laterales de los alerones anteriores, siendo descartados. Se dejaron los dos parantes verticales al lado de la caja, montados también en Ferrari. La dupla Murray-Wright trabajaba con Johansson mientras que Oatley-Nichols lo hacían con Prost.

TYRRELL

DG-016/1 Streiff - DG-016/2 Palmer - DG-016/3 Muletto

Tiene un curioso sistema de cubremotor, de varias piezas longitudinales. Son los únicos con pinzas de frenos posteriores en la parte inferior del disco, tal como en el '86 Minardi y Benetton. El carenado de motor es más alto que el de los autos con turbo: posee un radiador de aceite vertical del lado derecho, y en el izquierdo uno de agua en sentido longitudinal. Fue modificada la toma de aire de los pontones. Los escapes del Cosworth 3500 cm³ pasan por la parte superior de los perfiles altos y debajo de los semitejes.

WILLIAMS

FW11 B/2 Piquet - FW11 B/3 Mansell - FW11 B/1 Muletto - FW11 B/4 Muletto

Los escapes se doblaron en su extremo trasero con pequeños refuerzos para evitar rajaduras por vibraciones. Fue el único equipo que llevó cuatro autos, y el motor Honda acreditó 14 000 rpm en condiciones de prueba, para tener más potencia con solo 4 bar de presión.

BRABHAM

BT56/3 Patrese - BT56/2 De Cesaris - BT56/1 Muletto

Se utilizaron los nuevos monocarros, sin ensayarlos. Son los únicos que están por debajo del peso mínimo. Quizás en pocas carreras aparezca la versión con flancos más bajos y fuga de aire lateral. En Imola tendrán nuevos alerones, y la semana próxima se inaugurará su flamante túnel de viento.

ZAKSPEED

ZK861/2 Brundle - ZK861/3 Danner

El nuevo modelo estará en Imola. Nada nuevo salvo dos parantes verticales al lado de la caja de cambios.

LOTUS

99T/4 Senna - 99T/1 Nakajima - 99T/3 Muletto

Los tres estaban equipados con la suspensión electrónica. Se reemplazaron dos radiadores de aceite de caja y líquido de suspensiones por uno mayor. Senna probó en la clasificación un alerón más pequeño.

AGS

JH22/1 Fabre - JH22/2 Muletto

Fue equipado con radiadores de aceite a la derecha y uno mayor de agua a la izquierda. El resto es una evolución del auto anterior utilizando muchas partes del Renault Turbo de 1985.

ARROWS MEGATRON

A10/2 Cheever - A10/1 Warwick - A10/3 Muletto

Sin modificaciones. El auto de Cheever



La controvertida válvula limitadora de presión que la FISA exige en la F-1, instalada en un Honda.

tomó fuego el sábado a la mañana, pues había sido cerrada la válvula limitadora con cinta adhesiva. Para Imola, Ross Brown aportará otras modificaciones al auto, que parece estar bien construido.

BENETTON

B187/4 Fabi - B187/3 - B187/2 Muletto

Llegaron siete motores modificados en los múltiples de admisión y en los "cajoncitos" de aspiración. Son los únicos que utilizan desviador de flujo detrás de las ruedas delanteras. Tienen unas polleritas bajo los "bigotes", prohibidas el año pasado, y giraron en pruebas libres sin válvula limitadora.

OSELLA

FA1 V/1 Caffi - FA1 H/3 Muletto

Casi totalmente nuevo, el chasis fue bajado en la zona del tanque de combustible. Distancia entre ojos menor en 10 cm respecto del '86, nuevos portamanzanas y geometrías en la suspensión anterior, fue modificado el tren trasero y los grupos resorte-amortiguador se instalaron ligeramente inclinados, construidos en torno de la nueva caja. Los radiadores de aceite fueron sustituidos por un intercambiador de calor, y toda la aerodinámica inferior fue modificada, agregándose perfiles extractores posteriores. El auto pesa 550 kg, y sobre los motores se ven nuevos "cajoncitos" de aspiración, tipo Renault '86.

MINARDI

MN187/3 Nannini - MN187/2 Campos - MN187/1 Muletto

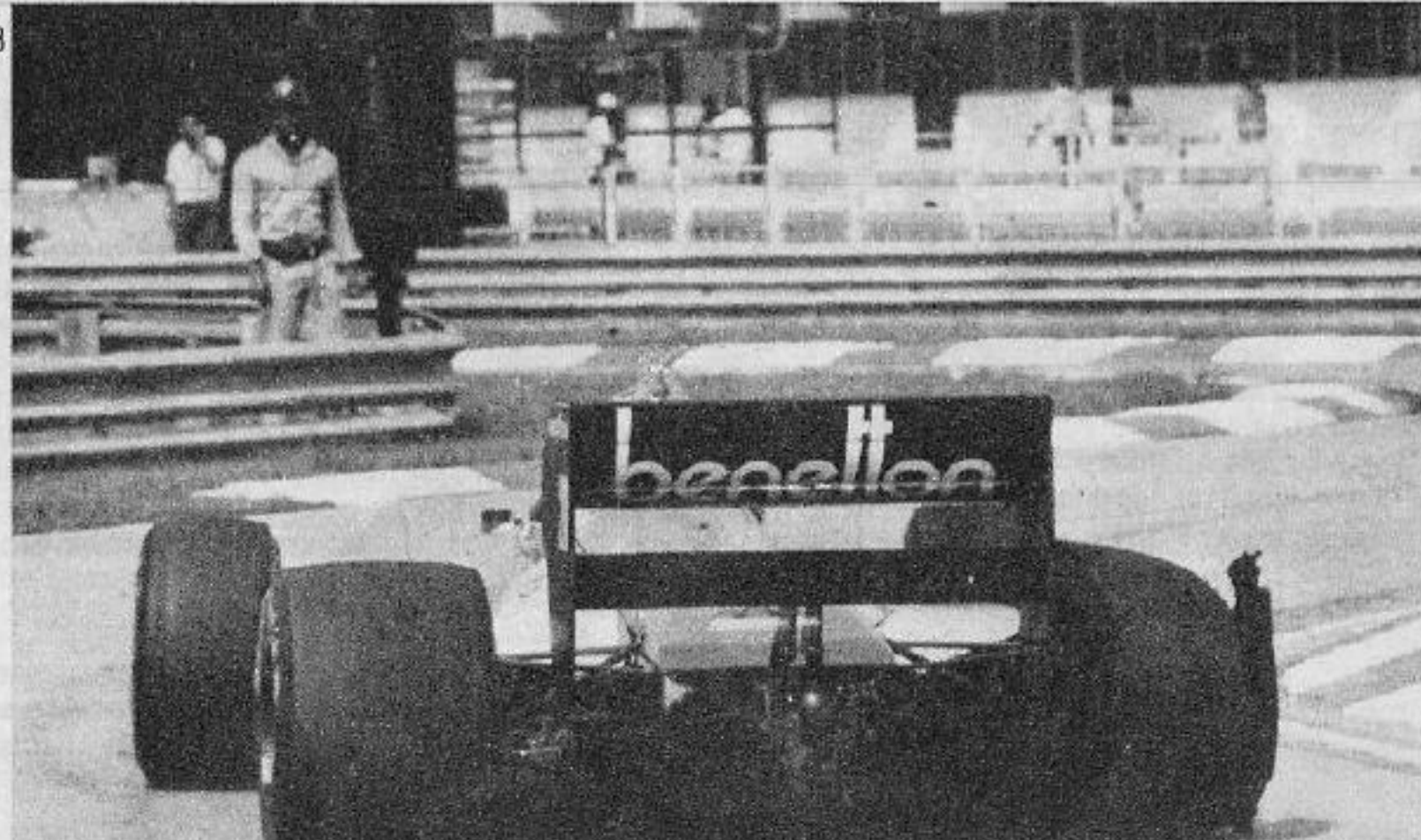
Nada nuevo sobre los Minardi, que tenían a disposición seis motores. El auto que tuvo problemas la semana pasada fue utilizado como muletto.

FERRARI

F187/96 Alboreto - F187/97 Berger - F187/95 Muletto

El de Berger se modificó para que cupiese el piloto, más alto que Alboreto. Se elevó el arco de seguridad. Tenían nuevas butacas y pedaleras. Se modificaron los mandos de la caja sin conformar a los pilotos, quienes tuvieron problemas de maniobrabilidad con la palanca. Se mejoraron los frenos, y se colocaron tomas de aire tipo periscopio para los traseros. Los dos autos tenían un pequeño parabrisas.

Giorgio Piana



CORSA

Año XXI N° 1084
Del 15 al 21 de abril 1987
Avda. Belgrano 624 - (1092) Capital Federal
Teléx: 9229/17216 - ABRI-AR
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR

Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR

Oscar Daniel Fittipaldi

SECRETARIO DE REDACCION

Eduardo Enrique Neira

PROSECRETARIO DE REDACCION

Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION

Eduardo César González

(Jefe de Area)

Carlos A. Romanó

(Jefe de Diagramación)

Enrique Giovannetti, Oscar Stepanovich

(Diagramadores)

COORDINADOR

Rubén Lettieri

SECRETARIA

Maria Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES

Carlos R. Neira, Ronald Hansen,
Miguel Colcoz, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Labeles,
Anselmo P. Chiappe

En el exterior: Franco Lini, Giorgio Piola (F-1),
Marlin Holmes (Rally), Motor News (Uruguay),
Héctor Cademartori (EE.UU.), Néstor Palmeth
(Europa)

SERVICIOS EDITORIALES

FOTOGRAFIA

Jefe: Armando Piro

Coordinadores

Enrico Carra, Daniel León

Producciones Especiales

A. Calascione, C. Sala, M. Paganelli, A. Rivas

Fotógrafos Especiales

E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urteaga, L.
Gemelli

Fotógrafo

Cristian Frölich

LABORATORIO

Jefe: Omar García

SERVICIOS EXTERIORES

Encargada: Marilú Olguín

ARCHIVO

Jefe: Francisco Farcinitti



GERENTE GENERAL

Julio César Blanco

AREA EDITORIAL

Director Periodístico: Jorge A. Augé Bacqué

Director de Arte: Carlos Muleiro

Directora de Coordinación: Estela Herszberg

AREA PUBLICIDAD:

Gerente: Fernando Costanzo

Publicidad exclusiva: Background S.R.L.

Florida 670, 2° piso, of 59, tel.: 392-4025/6638

Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio

Jefe de Departamento Promoción:

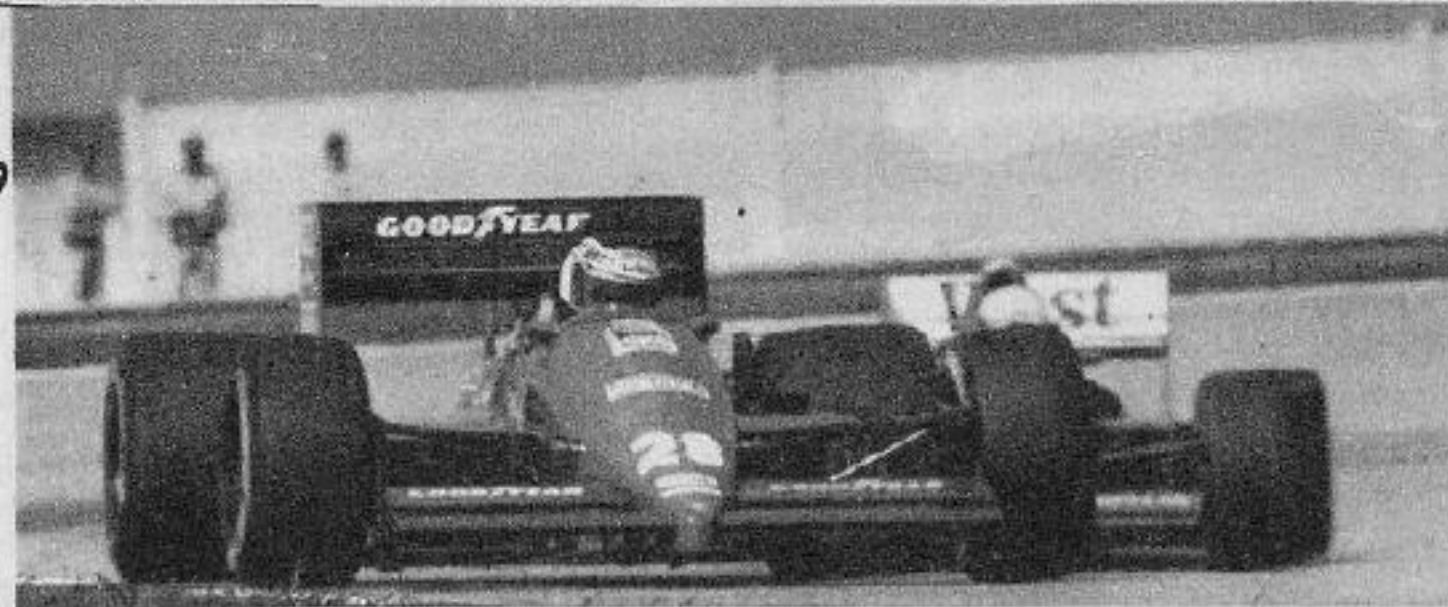
Héctor S. Bustos

AREA INDUSTRIAL

Avda. Roca 4410 (1602) - Florida

(Prov. de Buenos Aires)

Tel. 750-5543



9- Ferrari no estuvo en el mejor nivel. Aquí lo vemos a Berger delante de un Zakspeed. Finalizó cuarto y fue el mejor de ambos. 10- Stefan Johansson consiguió el tercer escalón del podio luego de preocuparse mucho en carrera por el consumo de su McLaren llamante (notar cuanto más bajo es). 11- Prost leyendo CORSA... ¿para informarse de qué pasaba con la superlicencia? 12- Mansell se dirige lentamente a boxes con el neumático trasero izquierdo desrozado. 13- Pascal Fabre logró terminar con el AGS a seis vueltas. Sumó experiencia. 14- Primer con el Tyrrell en indecorosa posición durante las pruebas.



Quebec enviaron telegramas al presidente de la FISA para la reconsideración de la medida. Labatt tiene el derecho de la utilización del trazado Gilles Villeneuve de Montreal para 1987 y la prioridad por otros cinco años. Ecclestone recibió a los dirigentes canadienses en Río, pedirá a todos los equipos la opinión de esa carrera, teniendo en cuenta que los gastos se comparten con Detroit, y que serían dos pruebas en Norteamérica con el consiguiente agrado de los sponsors.

PERFECCIONAMIENTO. Olivetti perfeccionó el servicio de datos instantáneos que aparecen en pantallas en boxes. Ahora, se registra, en el punto considerado más veloz del circuito, la velocidad máxima de cada auto.

PESOS I. Los pilotos fueron pesados en Río 1.a balanza, que no perdona a nadie, acusó los siguientes guarismos ordenados de menor a mayor: Nakajima, 59 kg; Prost, 62 kg; Johansson y Campos, 64; Caffi, 57; Piquet, 69; Fabi y Nannini, 70; Berger y Brundle, 71; Alboreto y Capelli, 72; Fabre y Boutsen, 75; De Cesaris, 76; Palmer, Streiff y Cheever, 78; Mansell, 79; Warwick, 81 y Patrese, 82 kg.

SAGE DE PASEO. El ex técnico de Renault estuvo en los boxes de Río. Consultado acerca de la provisión de motores a Ligier, dijo: "No hay ninguna posibilidad al respecto. Renault inició el desarrollo de un motor aspirado para la temporada próxima, pero fue interrumpido por orden de la dirección. Nos dedicaremos a modelos avanzados de calle."

UN MISTERIO. "La F-1 es siempre un misterio. Balestre vive inventando líos porque sabe que todo se solucio-

na. No vino a Río porque no puede viajar mucho en avión debido a sus problemas de salud. A mí, lo que más me interesa, es que haya por lo menos 16 autos en pista." (Alex Deffis Whittaker, argentino, secretario de Ecclestone.

PESOS II. Luego de finalizado el G.P. se pesaron los autos, arrojando estos valores: Prost 571 kg, Johansson 567, Palmer 537, Streiff 533, Mansell 576, Piquet 559, Danner 590, Nakajima 592, Fabre 544, Alboreto 566, Berger 563, Boutsen 565.

Por: Franco Lini
Fotos: Juano Fernández
Radiototos: A. P.



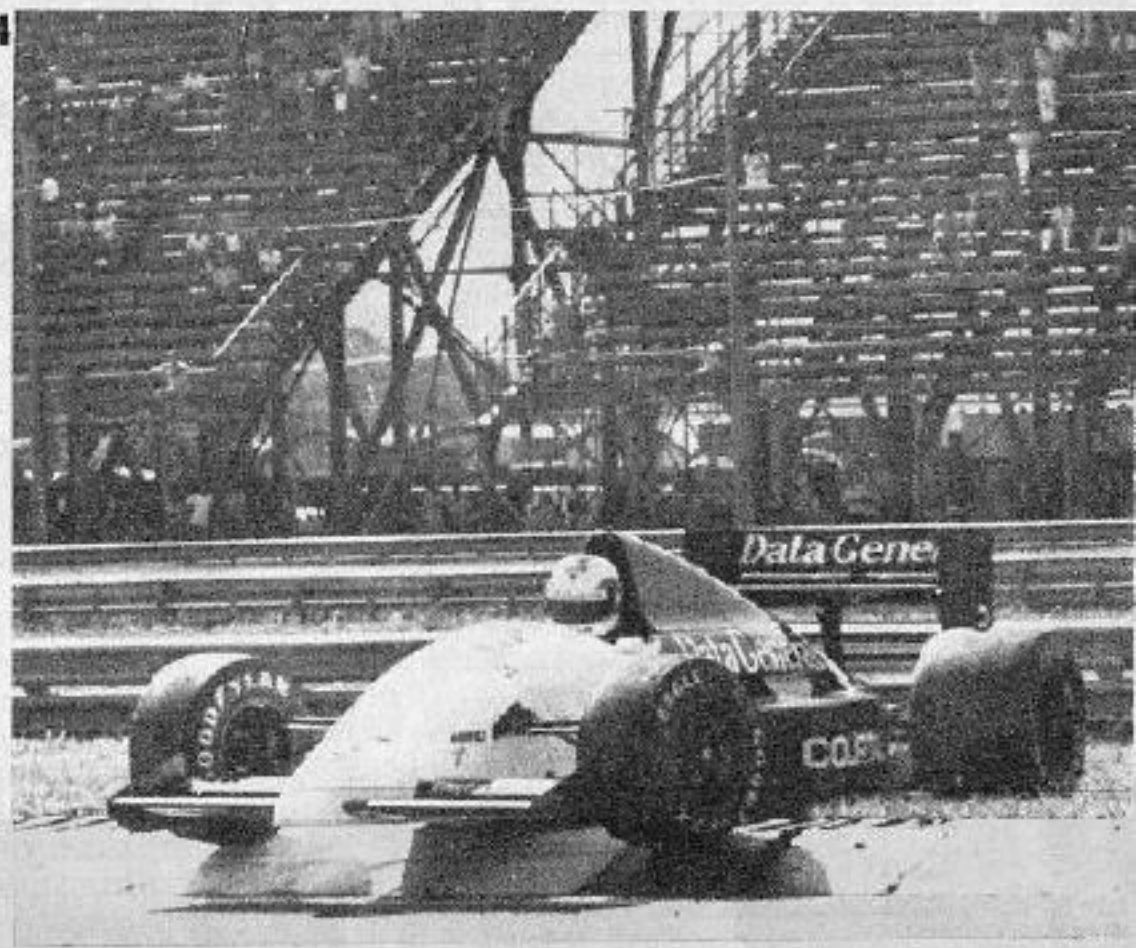
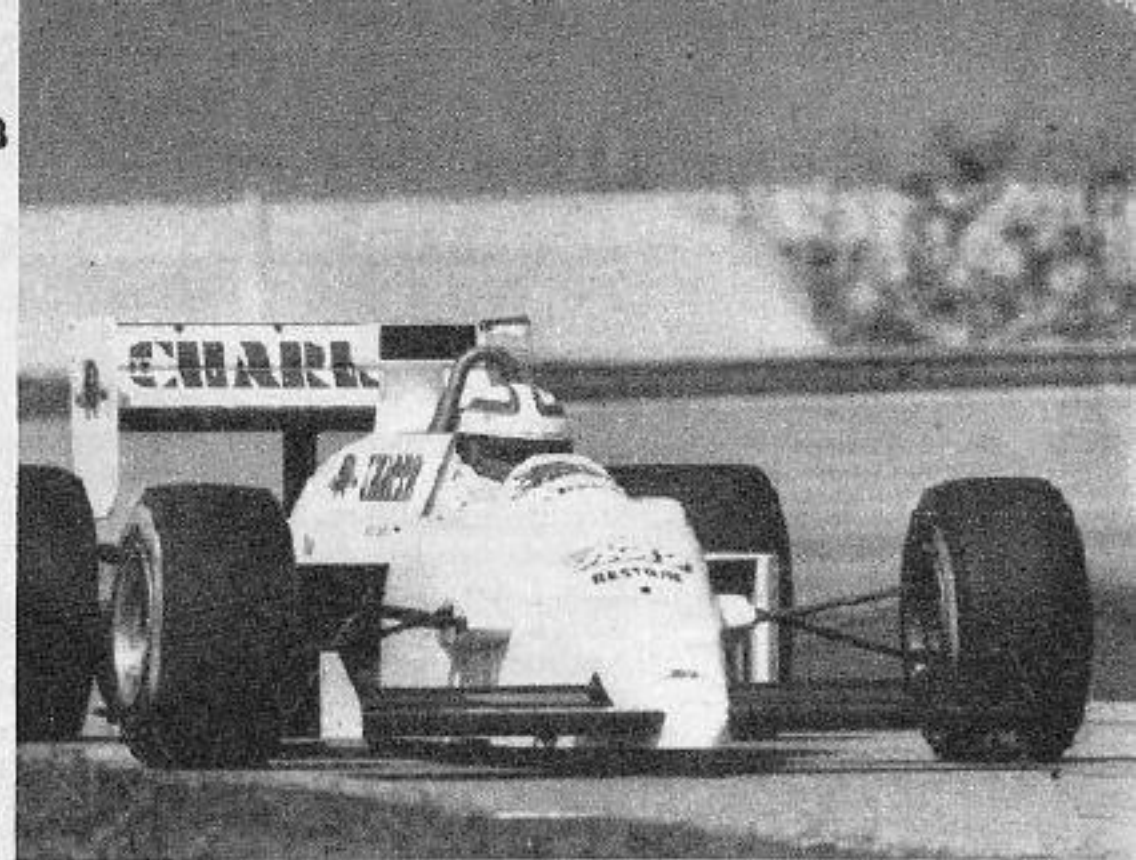
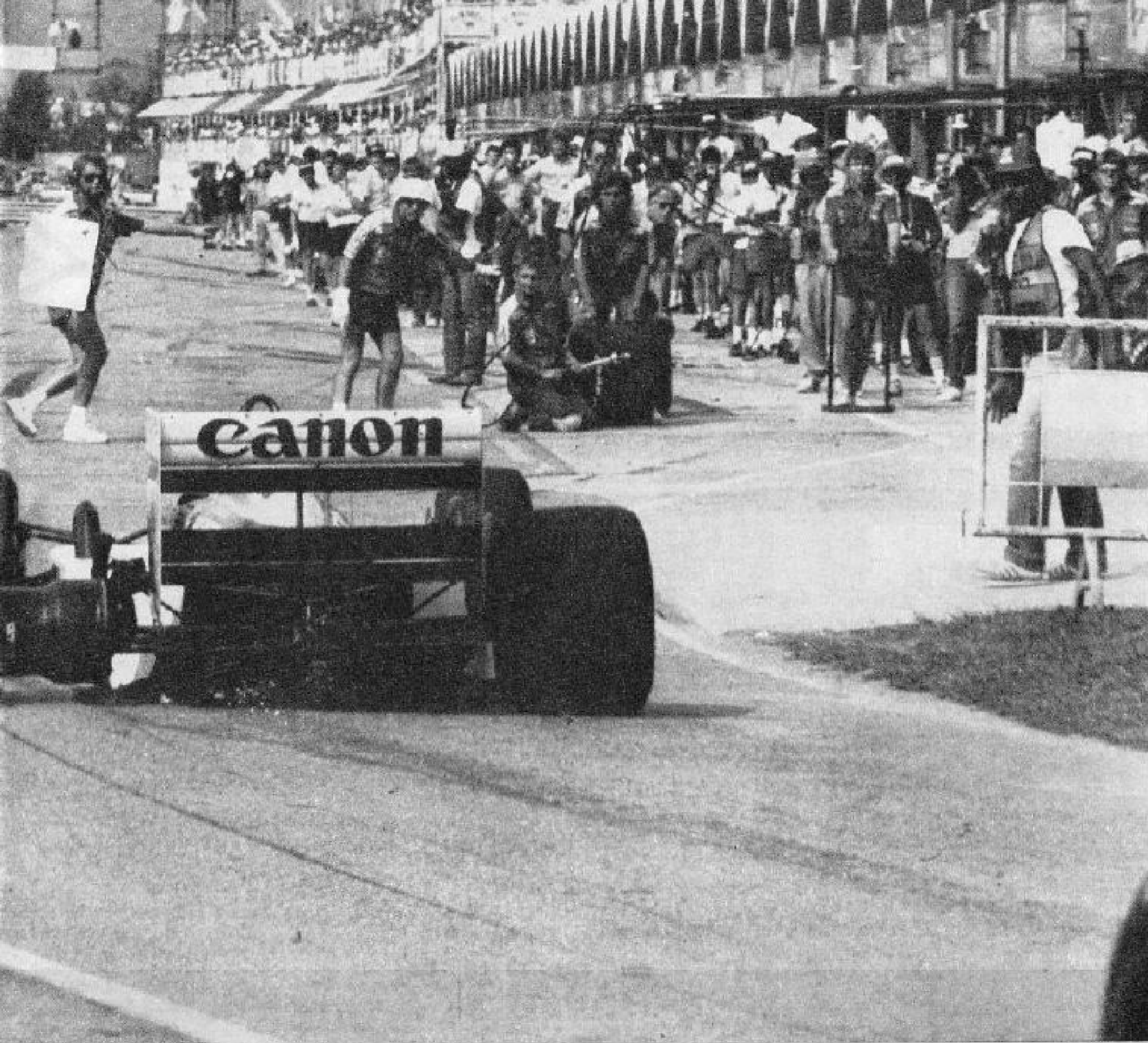
Lunes 6 de abril: Jean-Marie Balestre anuncia que los pilotos tienen un plazo de 72 horas (hasta el jueves a las seis de la tarde), para que paguen la licencia y regularicen así su situación "inapelable". "Todos los pilotos que no estén regularizados a partir de ese momento, no participarán en el Grand Prix de Brasil ni en cualquier otra prueba del Campeonato Mundial. Y si el domingo no hay 14 autos en pista, el GP será excluido del Campeonato Mundial", expresa el presidente de la FISA.

Dice Prost: "Vamos a hablar con seriedad: las tarifas de las superlicencias no se destinan a mejorar la seguridad de los circuitos, que este año exigirá trabajos de varios millones de dólares. Esos proyectos fueron estudiados el año pasado con el Consejo de Pilotos, en Adelaida (Australia). En Río todos los trabajos están hechos, con algunos detalles retrasados por la lluvia. En estos momentos nuestra decisión es no pagar".

Martes 7 de abril: En una actitud que el propio Gérard Ducarouge, director técnico de Lotus, califica como "dramatizante sin sentido", su compañero de trabajo y director deportivo de la misma escudería, el inglés Peter Warr, declara: "Todos los que no corran el domingo están sujetos a ser despedidos. No vamos a ceder. Los pilotos son personas crecidas y deben saber lo que están haciendo. Si el Grand Prix fuera cancelado, todos los pilotos podrán ser echados. Hay muchas otras personas que quieren correr en Fórmula Uno. Los pilotos están contratados para correr 16 Grandes Premios, y su ausencia en apenas uno ya es motivo de rescisión de contrato".

Alain Prost, convertido en portavoz de los pilotos, se niega a efectuar declaraciones.

Miércoles 8: Reunión de pilotos en el Hotel Inter-Continental. Asisten solamente 14, por motivos diversos ajenos al tema que nos ocupa. Tras una hora de deliberaciones, la decisión sigue siendo no pagar. Convocan a una nueva reunión para el



dia siguiente. Nelson Piquet es claro en sus apreciaciones: "Hay equipos que están ejerciendo mucha presión sobre sus pilotos, principalmente en Brabham. Pero tanto Patrese como De Cesaris, apoyan nuestras ideas".

Alain Prost toma la palabra: "La FISA tomó esa decisión en diciembre del año pasado, y se nos comunicó recién el 26 de marzo. Este hecho ya es, de por sí, condenable. No vamos a pagar la tarifa, y aunque paguen los equipos, no vamos a firmar la superlicencia, lo que significaría un reconocimiento de su validez. La FISA perdió 3 millones de dólares por Peugeot en el Mundial de Rally, y por eso está rescatando dinero por todos lados. Ellos ya consiguieron 900.000 dólares en el Mundial de Resistencia que tiene 15 autos, con tarifas de 60.000 dólares por cada uno, a cargo de los equipos. Ahora quieren recaudar más de 800.000 con la F-1, pero no estamos de acuerdo".

Teo Fabi, de Benetton, es el único piloto que no está de acuerdo con sus colegas. Dice Piquet: "No me extraña que sea así. Teo ya estuvo fuera de movimientos como éste en dos oportunidades".

Satoru Nakajima, el japonés debutante en Lotus-Honda, ya ha pagado. Pero ha sido su equipo el encargado de hacerlo, y el no tenía conocimiento del asunto. Está de acuerdo con los demás pilotos.

"Tengo mi licencia, mi examen médico y puedo correr", sintetiza Piquet: "de modo que nadie me lo podrá impedir. Todo depende de la FOCA. Si la prueba no se realiza, va a deteriorar bastante la billetera de Bernie Ecclestone".

En la reunión de la tarde con Bernie, Piquet, Prost y Alboreto proponen que los 80.000 dólares de las superlicencias sean divididas entre los pilotos de todas las categorías de la FISA. "¿Por qué la F-1 va a cargar con todo?", se cuestionan. Ecclestone responde apenas con promesas, sugiriendo que los pilotos paguen ahora y concreten en Imola.

"Nosotros queremos correr. Si la FISA no nos deja, será un problema de ellos,

CRONICA DE UN "AFFAIRE"

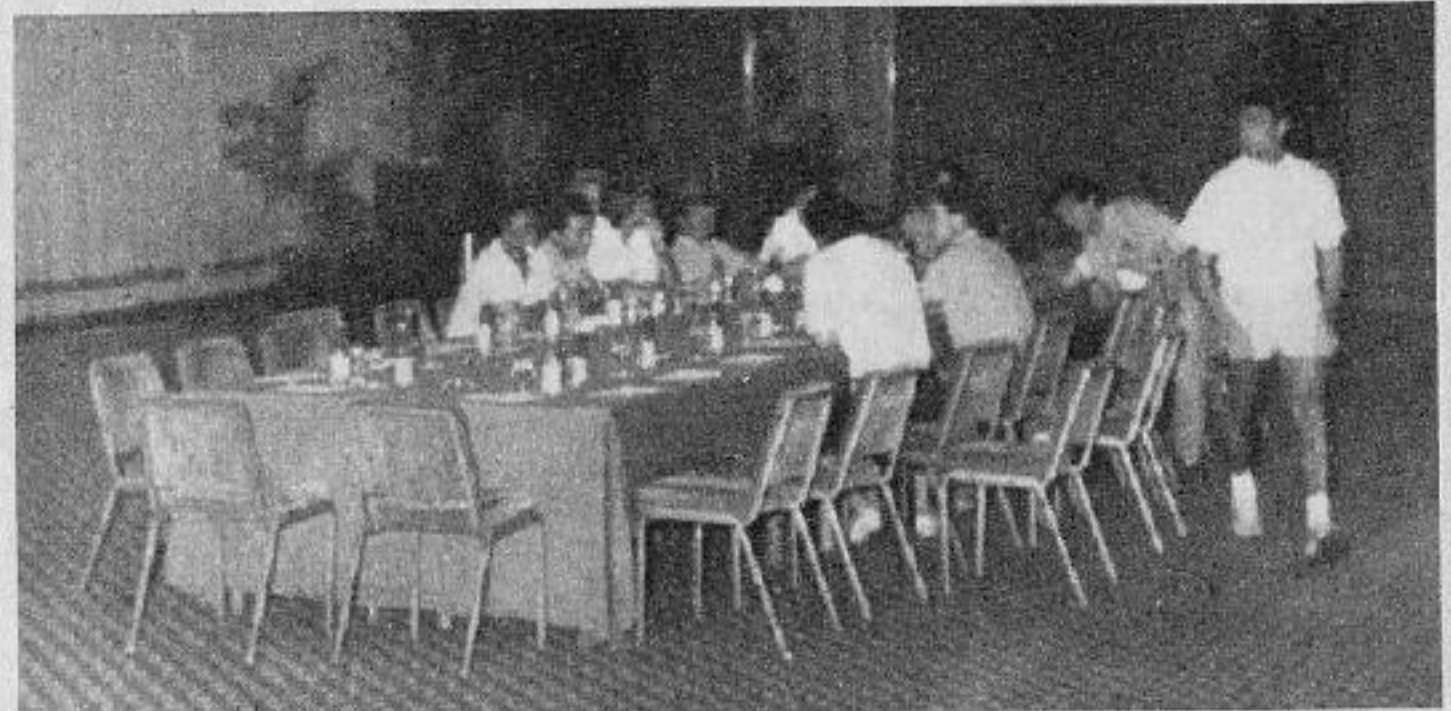
porque serán ellos los que boicotarán el Gran Premio".

Jueves 9: Por la noche, siempre en el mismo hotel, se llega a una solución de compromiso que se firma por escrito. Hay aire de triunfo en los rostros de la FISA, sobre todo en el de Yvon Leon, secretario general de la entidad. Los pilotos abonarán el aumento de la tarifa, y aclaran: "Pagamos para garantizar la realización de la prueba, pero no estamos satisfechos y vamos a estudiar una nueva fórmula de pago para el año que viene, además de algunas cuestiones de seguridad. De cualquier forma, lo positivo fue que por primera vez 22 pilotos se mostraron tan unidos".

Las nuevas bases de pago ya están definidas por los conductores: el total que se debe pagar este año en parcelas proporcionales al número de puntos marcado por cada uno (los 80.000 dólares) será dividido en 1988 en cuotas iguales para todos los pilotos.

"Conseguimos exactamente lo que queríamos", declara uno de ellos y explica: "La tarifa no será aumentada en los próximos cinco años. Nuestra preocupación era que la FISA, después de este aumento, comenzará a hacer aumentos cada vez mayores año a año, y eso nos fue garantizado por escrito en un documento oficial firmado por Yvon Leon. Por lo demás, reactivaremos la Asociación de Pilotos, y ahora lucharemos por una serie de cuestiones de seguridad. El problema de los 26 autos en Mónaco es una de ellas. Otra es el circuito de Suzuka, en Japón, que precisa un montón de obras. Es una pista horrible, de alta velocidad, cercada con muros y llena de pozos..."

Un día después, la FISA saca un comunicado de prensa que titula, con cierta pre-



Reunión secreta de los pilotos para tratar el costo de la superlicencia. Fue el miércoles previo a la carrera en el Hotel Intercontinental.

potencia: "Este conflicto inútil se terminó". Y con aquel mismo aire de triunfo, expresa: "Conforme a los reglamentos, todos los pilotos pagaron y firmaron la superlicencia. Este conflicto fue amplificado por el periodista Johnny Rives, de L'Equipe (París), que intentó encender una hoguera para excitar a los pilotos contra el poder deportivo, y titulado a seis columnas 'Frente común de los pilotos', huelga de pilotos, abuso de poder federal, etc. Ante el fracaso total de esta tentativa de revuelta, Rives, en la edición de su diario del 10 de abril, descarga toda su decepción con una serie de injurias, mentiras y declaraciones difamatorias contra los dirigentes de la Federación Internacional, poniendo en duda también el Nuevo Campeonato del Mundo de Turismo. () Las 'pirañas' del deporte automovilístico de los cuernos habla Rives no son los dirigentes federales, sino los que en todas circunstancias saben sacarle provecho al deporte automovilístico, y si este señor lo

desea, nosotros podemos brindarle la lista".

Jean-Marie Balestre, París, 10 de abril.
Silvia R. Arias

A raíz de estas declaraciones de Balestre, nuestro hombre en la F-1 opina lo siguiente: "Con tantas palabras para atribuir a un periodista la responsabilidad del conflicto, Balestre da una serie de argumentos fuera de lugar y que nada tienen que ver con la superlicencia, además de hacerle una gran publicidad a Rives. También demostró una gran ignorancia sobre lo que se escribió en todo el mundo, ya que se refirió exclusivamente a L'Equipe, aunque en la mayoría de los países del mundo el tema estaba siendo tratado de la misma forma que lo hizo este periódico deportivo francés.

Es probable que la FISA haya comenzado a economizar y que solo compre un periódico, sea la única explicación a esta inesperada y ridícula toma de posición de Balestre."

Franco Lini

LOS ABANDONOS Y SUS CAUSAS

Vta.	Nº	Piloto	Marca	Causa
2	23	Adrián Campos	Minardi M187-M.Moderni	Bandera negra
9	19	Teo Fabi	Benetton B187 Ford Turbo	Alimentación
15	9	Martin Brundle	Zakspeed ZK841	Motor
17	24	Alessandro Nannini	Minardi M187-M.Moderni	Rueda
20	21	Alex Caffi	Osella FA1D-Alfa Romeo	Condición física
20	17	Derek Warwick	Arrows A10-Megatron	Motor
21	8	Andrea De Cesaris	Brabham BT56-BMW	Transmisión
48	7	Riccardo Patrese	Brabham BT56-BMW	Batería
50	12	Ayrton Senna	Lotus 99T-Honda	Motor
52	18	Eddie Cheever	Arrows A10-Megatron	Motor
58	27	Michele Alboreto	Ferrari F1-87	Trompo

Grand Prix de BRASIL



Ivan Capelli se presentó con el March F-3000. Rompió el motor en el "warm-up" y no pudo largar.

CLASIFICACION

Gran Premio de Brasil - Circuito de Jacarepaguá de 5.031 metros de extensión - 61 vueltas - Recorrido total 306.891 km - 12-4-87

Pos. Nº	Piloto	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	1 Alain Prost	McLaren MP4D-Porsche	1h39m45s141/1000	61
2º	6 Nelson Piquet	Williams FW18-Honda	a 40s547/1000	61
3º	2 Stefan Johansson	McLaren MP4D-Porsche	a 43s758	61
4º	28 Gerhard Berger	Ferrari F1 87	a 1m39s235	61
5º	20 Thierry Boutsen	Benetton B187-Ford Turbo		60
6º	5 Nigel Mansell	Williams FW18-Honda		60
7º	11 Satoru Nakajima	Lotus 99T-Honda		59
8º	27 Michele Alboreto	Ferrari F1 87		58
9º	10 Christian Danner	Zakspeed ZK 841		58
10º	3 Jonathan Palmer	Tyrrell 016-Cosworth		57
11º	4 Philippe Streiff	Tyrrell 016-Cosworth		57
12º	14 Pascal Fabre	AGS JH22-Cosworth		55

Promedio del ganador: 184.592 km/h.
Record de vuelta: Piquet, 1m33s861/1000 a 192.961 km/h.

ORDEN DE LARGADA

Nigel Mansell Williams-Honda 1m26s128/1000	Ayrton Senna Lotus-Honda 1m28s408	Alain Prost McLaren-Porsche 1m29s175	Gerhard Berger Ferrari 1m30s357	Riccardo Patrese Brabham-BMW 1m31s179	Andrea De Cesaris Brabham-BMW 1m32s402	Alessandro Nannini Minardi-M.Moderni 1m33s729	Christian Danner Zakspeed 1m35s212	Martin Brundle Zakspeed 1m36s160	Alex Caffi Osella-Alfa Romeo 1m38s770
Nelson Piquet Williams-Honda 1m26s567	Teo Fabi Benetton-Ford 1m28s417	Thierry Boutsen Benetton-Ford 1m29s450	Derek Warwick Arrows-BMW 1m30s467	Satoru Nakajima Lotus-Honda 1m32s276	Eddie Cheever Arrows-BMW 1m32s769	Adrián Campos Minardi-M.Moderni 1m33s825	Jonathan Palmer Tyrrell-Ford 1m36s091	Phillippe Streiff Tyrrell-Ford 1m36s274	Pascal Fabre AGS-Ford 1m39s816

Promedio de la pole position:
210.280 km/h.

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

Pos.	Piloto	Ptos.
1º	Prost	9
2º	Piquet	6
3º	Johansson	4
4º	Berger	3
5º	Boutsen	2
6º	Mansell	1

COPA DE CONSTRUCTORES

Pos.	Marca	Ptos.
1º	McLaren	13
2º	Williams	7
3º	Ferrari	3
4º	Benetton	2

Próxima competencia: el 3 de mayo.
G.P. de San Marino, en Imola.

VELOCIDADES MAXIMAS

	Recta opuesta	Línea de llegada
Piquet	311.958 km/h	234.743 km/h
Senna	311.060	235.395
Nakajima	310.970	225.381
Mansell	309.989	235.410
Prost	309.544	231.307
Alboreto	305.085	227.526
Johansson	304.054	230.507
Patrese	300.836	220.009
Campos	300.250	214.987
Nannini	299.501	219.906
Berger	299.086	216.888
Boutsen	299.086	225.810
De Cesaris	297.439	224.946
Cheever	297.275	222.265
Danner	296.134	217.241
Warwick	295.163	223.597
Fabi	294.438	227.915
Brundle	294.038	213.608
Caffi	275.933	205.512
Capelli	269.663	205.878
Fabre	265.944	200.258
Streiff	261.248	198.806
Palmer	259.491	199.743

LA CARRERA CADA 10 VUELTAS

Vta.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	Senna	Manse	Prost	Bout	Berg	Albo	Joha	Patre	Piquet	Warw
20	Piquet	Manse	Prost	Senna	Bout	Joha	Berg	Patre	Albo	Cheev
30	Prost	Joha	Piquet	Manse	Senna	Berg	Patre	Albo	Cheev	Bout
40	Prost	Senna	Joha	Piquet	Manse	Berg	Albo	Patre	Bout	Cheev
50	Prost	Piquet	Joha	Senna	Albo	Berg	Bout	Manse	Patre	Naka

LOS TIEMPOS

Piloto	Entrena.V.	Clasif.V.	Entrena.S.	Clasif.S.	Tanques llenos	Vuelta más rápida
Mansell	1m30s999	1m27s901	1m28s542	1m26s128	1m33s595	1m34s602
Piquet	1m30s212	1m27s822	1m28s173	1m26s667	1m34s126	1m33s861
Senna	1m35s160	1m29s002	1m31s008	1m28s408	1m33s147	1m34s312
Fabi	1m31s975	1m30s439	1m29s358	1m28s417	1m34s615	1m36s511
Prost	1m32s014	1m29s522	1m30s462	1m29s175	1m33s161	1m35s311
Boutsen	1m32s708	1m30s166	1m31s884	1m29s450	1m35s424	1m35s737
Berger	1m34s563	1m31s444	1m31s203	1m30s357	1m35s629	1m35s769
Warwick	1m32s874	1m32s531	1m30s599	1m30s467	1m35s030	1m36s553
Alboreto	1m33s710	1m31s218	1m30s436	1m30s468	1m33s432	1m35s773
Johansson	1m34s181	1m34s343	1m32s725	1m30s476	1m36s468	1m35s299
Patrese	1m34s922	1m32s001	1m34s063	1m31s179	1m35s780	1m36s846
Nakajima	1m34s896	1m34s445	1m35s418	1m32s276	1m37s435	1m38s482
De Cesaris	1m35s590	1m32s402	1m34s939	1m34s115	1m35s816	1m36s194
Cheever	1m40s804	1m33s084	1m34s166	1m32s769	1m38s302	1m33s978
Nannini	1m36s903	1m33s980	1m37s562	1m33s729	S/T	1m39s108
Campos	1m37s655		1m35s803	1m33s825	1m40s667	1m40s714
Danner	1m37s095	1m36s178	1m36s031	1m35s212	1m40s046	1m40s112
Palmer	1m39s696	1m37s488	1m38s367	1m36s091	1m41s529	1m41s495
Brundle	1m38s829	1m37s235	1m36s425	1m36s160	1m39s438	1m40s603
Streiff	1m41s674	1m38s822	1m37s871	1m36s274	1m44s300	1m43s049
Caffi	1m42s413	1m39s931	1m39s937	1m38s770	1m41s093	1m44s130
Fabre	1m52s825	1m44s126	1m41s823	1m39s816	1m43s442	1m43s129
Capelli	1m45s840	1m43s580	1m40s067	2m02s966	1m43s474	

PALAGI Hnos

* BANCO DE PRUEBA PARA DIRECCION HIDRAULICA
(Agregado al equipo de alineación por computadora -
único en la zona sur).

* CREADORES DEL PALIER FLOTANTE Y SISTEMA DE
FRENOS ESPECIALES ADOPTADOS POR EL T.C.

* FRENO DE DISCO HIDRONEUMATICO PARA CAMIONES
Y COLECTIVOS CORTA Y LARGA DISTANCIA
40 Años de experiencia al servicio del automotor
AV. ALTE BROWN 3976 - (1834) Temperley
Tel. 244-1990/2893/9134

LOS QUE ESTAN EN CARRERA...

ATENEO Producciones

Route S.A.C.I.F.

SERRANO 19
1414 - CAPITAL
Tel. 855-5865

CONJUNTOS ARMADOS DE MOTOR
INDENOR - PEUGEOT - RENAULT
CITROEN - PERKINS - FIAT
TRACTORES
CAMISAS DE CILINDRO
AROS DE PISTON

Calidad, equipo original

Los mejores precios !!! • ENVIOS A TODO EL PAIS

PEUGEOT-REP

argencard
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
403 404 148 504 404 0
"505"
ENVIOS AL INTERIOR
Sarmiento 3901 (1197) Bs. As. Tel. 82-8558



REPUESTOS

TRADICION EN
VOLKSWAGEN

IMPORTACION
FABRICACION

Kofron S.A.C.I.

Av. SCALABRINI ORTIZ 1990
(Ex Canning) Tel. 72-2272/4278/7125
(1425) Buenos Aires



Línea completa de repuestos y accesorios
AUTO UNION y RENAULT
ENVIOS AL INTERIOR

CHICLANA 3658 - Tel 923-0070 - (1262) Capital
ATENDEMOS COMPANIAS DE SEGUROS

repuestos
CARBURACION
BOMBAS DE NAFTA
repuestos

CENTENERA 2987 Buenos Aires
(1437) TEL. 923-7264/922-7924

Ahora en Castelar



"Todo"



para su Chevrolet

BEREMO S.R.L.

LÍNEA COMPLETA DE REPUESTOS Y PARTES DE CARROCERÍA
ORIGINALES OPEL - CHEVROLET - PICK-UP SILVERADO

Amortiguadores DECARBON para todas las Marcas.

Av. E. Zeballos 2334 - Tel. 629-2217 - (1712) Castelar



HORACIO M. BOJANICH
RUEDAS Y LLANTAS

Venta
y Reparación

Distribuidores de Ruedas
CIMETAL - PRATI - PROTTO Y SPINA

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

Resi-Mar

ACUMULADORES

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



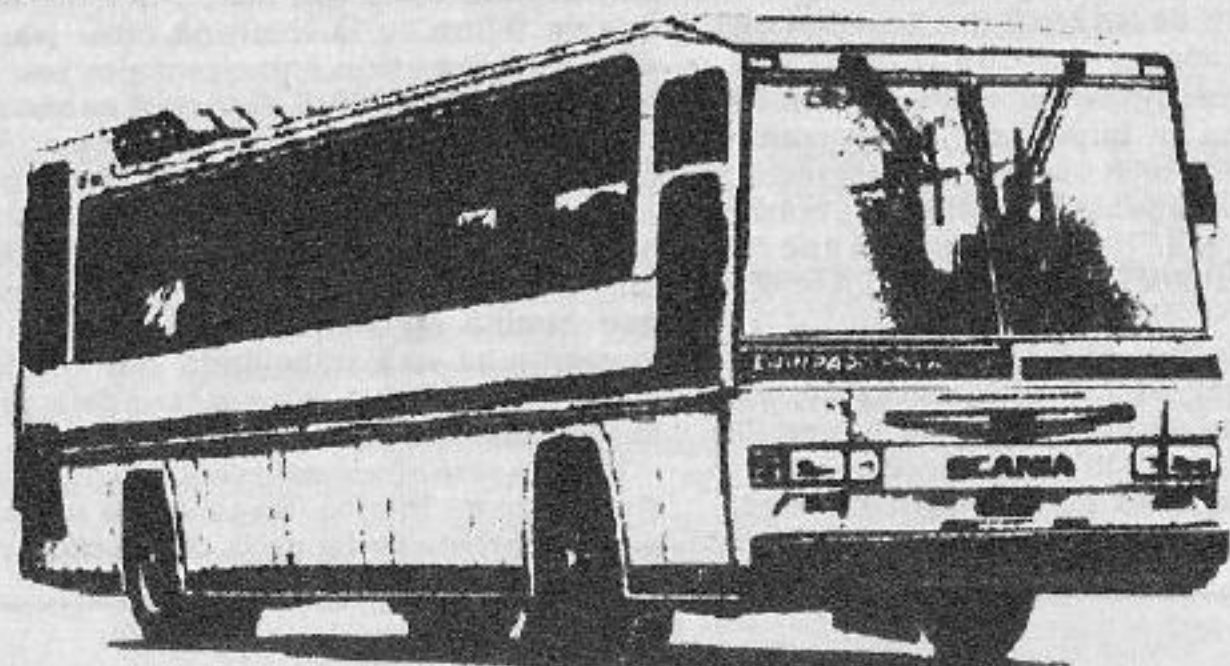
VENEZUELA 3902 Tel. 761 4480 (1603)
VILLA MARTELLI

**CASA
Carlucho**

VENTA Y COLOCACION DE
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
EQUIPOS ESPECIALES
JAULAS Y DEFENSAS DE SEGURIDAD
• DOBLAMOS HASTA 4" • Tarjetas de crédito



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

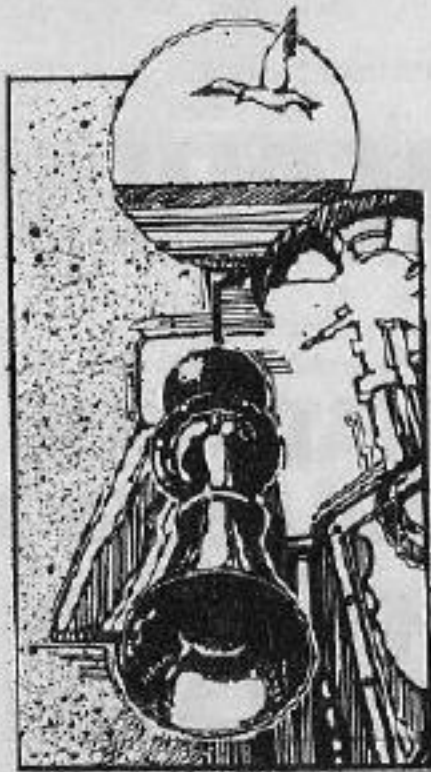


- CALEFACTORES UNIVERSALES PARA 12 Y 24V.
- CALEFACTORES DESEMPAÑADORES PARA OMNIBUS DE CORTA, MEDIA Y LARGA DISTANCIA.
- LAVAPARABRISAS ELECTRICOS PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR.
- EQUIPOS LIMPIAPARABRISAS ELECTRICOS PANTOGRAFO PARA MICROOMNIBUS.

electro mecanica
ROCKET

Fábrica y Ventas: O'GORMAN 3473 923-6417/8302
(1437) BUENOS AIRES

Toquecitos de bocina



LA POLITICA DE RENAULT PARA 1987

La dirección general de Renault Argentina definió la política de la empresa para la temporada '87, y así lo dio a conocer mediante un comunicado de prensa.

Se participará en T.C. 2000 con dos vehículos conducidos por Juan María Traverso y Ernesto Mario Soto, con coupés Fuego. La Fórmula Renault Argentina tendrá el apoyo de la fábrica, como ya es tradicional.

En lo que respecta a las clases dos y tres de rally, se resuelve no continuar con el apoyo debido a la proximidad de vencimiento de la ficha de homologación del Renault 12, y la falta de presencia de otras marcas en la clase mayor. En la clase tres del Turismo en pista, tal como sucede desde hace varias temporadas, no se prestará ningún tipo de apoyo oficial.

Con respecto a la Fórmula Tres Sudamericana, el desarrollo técnico y el apoyo está bajo la responsabilidad de ACRA (Asociación de Relaciones Concesionarias de Renault Argentina).

Con respecto a las responsabilidades del área de competición de la marca, la elección y contacto con los pilotos que compiten oficialmente y con apoyo, se realizará en forma conjunta entre la Dirección de Relaciones Generales y la Dirección de Desarrollo de Producto, teniendo la primera la representación deportiva, y la segunda la responsabilidad técnica.

CONFIRMACIONES

Quedó confirmada la clasificación de la competencia de T.C. realizada el pasado domingo 4 en Bahía Blanca. Como se sabe, la misma había quedado en suspenso hasta tanto se revisara en Buenos Aires la tapa de cilindros del Ford de Oyhanart, trámite que se realizó el martes, comprobándose que estaba en reglamento. Otra confirmación fue la denominación de Fórmula Tres Sudamericana para la categoría que hasta ahora se conocía como Fórmula Dos Sudamericana, como asimismo determinar que el calendario de esa categoría se abrirá en Cascavel, Brasil, el 26 de abril.

¿BALDINELLI DE A PIE?

Recién esta semana se sabrá si Alberto Baldinelli seguirá corriendo con el Fiat Regatta de Julio Pardo durante esta temporada. El piloto aún no ha conseguido sponsors, y por lo tanto su intervención sería dudosa.

DECISIONES TRASCENDENTES EN EL CAP

El jueves último, luego de más de seis horas de deliberaciones por parte de la comisión directiva del CAP, en la sede del club, se tomaron decisiones importantes para la marcha de la institución.

Los neumáticos para Datsun 280 ZX y Nissan 300 ZX serán provistos por el CAP, y el día sábado anterior a cada competencia se hará el sorteo correspondiente, cuyos responsables serán Rubén Bulla por los Nissan 300 ZX y "Coco" Der Ohanessian por los Datsun 280 ZX. Cada piloto tendrá la posibilidad de contar como mínimo con cuatro gomas, y como máximo diez. Asimismo, se designarán a integrantes de la comisión directiva para que cumplan funciones de tipo técnico, en boxes, boleterías, además de las ya mencionadas, encargándose de controlar el desenvolvimiento de las actividades de cada rubro.

La Comisión Directiva fijó un día de reunión mensual con la asistencia obligatoria de todos los miembros, que se hará el jueves posterior a cada competencia, sin interferir en las reuniones habituales que se desarrollan los días jueves, con la presencia de algunos dirigentes.

Otro de los tópicos fue el tema de la posible incorporación a los Nissan de Francisco Iparaguire, un piloto de Comodoro Rivadavia que se golpeó muy fuerte en el Autódromo de Buenos Aires con el auto de Miguel Gollá, y que tiene intenciones de participar con un Nissan 300 ZX en las competencias del CAP. Debido a los estatutos de la entidad, la misma se reserva el derecho de admisión de cualquier piloto, teniendo en cuenta los antecedentes del mismo. Esto se hace para mantener la filosofía de categoría espectáculo con la que nació el CAP. Por tal motivo, aún está en suspenso la decisión con respecto a este piloto. El Club Argentino de Pilotos dejará la sede de la calle Billinghurst 880, propiedad de la Asociación Ar-

gentina de volantes en Bs. As, donde ha funcionado para trasladarse a Ramos Mejía, a un gran local de dos mil metros cuadrados cubiertos, propiedad de Alberto Heritier, quien le cede al club las instalaciones para el normal funcionamiento. El traslado será a fines del presente mes de abril, y la nueva dirección es Av. Rivadavia 14928/36, siendo los teléfonos 658-0075 y 654-3094.

Finalmente, la última de las novedades de esa larga reunión de la CD del CAP que culminó a altas horas de la madrugada, ha sido la aceptación como promotor de las dos categorías del club, de Alberto Heritier, debido a lo hecho por el piloto—ahora promotor—en ocasión de la carrera de Rafaela, y los diversos contactos que mantuvo con Paraná.

Al finalizar la reunión, Heritier declaró:

"Espero poder organizar buenas carreras, quiero que tengamos la imagen de seriedad que el Club de Pilotos debe poseer y que se merece. Estoy contento porque vi trabajar a una comisión directiva como se debe. Con respecto al nuevo local, podremos tener dentro del club la provisión de repuestos y plásticos en un depósito, porque hay espacio. Cada piloto tendrá un servicio de recepción de llamados desde cualquier punto del país y tendrá privados para atender sus cosas. Habrá un taller instalado para mantener a los autos del club. Considero que con el tiempo se demostrarán muchas cosas sin hablar demasiado."

Actualmente, se mantienen contactos muy fluidos con la provincia de Corrientes, en donde se haría una competencia en la Costanera de la ciudad capital, la que contaría con apoyo de altas autoridades, y podría ser declarada de interés provincial. Esa fecha sería la tercera del Club de Pilotos, y en esta semana se define ya que faltan muy pocos detalles por finiquitar.

LOS DIRIGENTES HABLAN DEL '87

FERNANDO BOGGIO (PRESIDENTE DEL C.A.P.)

Luego de la primera competencia del Club Argentino de Pilotos, realizada en Rafaela, Fernando Boggio, presidente del C.A.P. hace un balance y un análisis de lo sucedido y habla de las expectativas de la categoría para la temporada '87.

"Estamos muy satisfechos de como salió todo. Teníamos miedo por el tipo de carrera, de largada, por la cantidad de autos que iban a estar presentes y con el comportamiento de los pilotos, fundamentalmente en la partida. Afortunadamente todo salió mejor de lo que nosotros mismos pensábamos, y en el primer intento hicimos una buena largada, a pesar de que desde donde yo estaba no veía a Borgogno que era el encargado de bajar la bandera. El Club Atlético de Rafaela nos ayudó mucho en todo esto, ellos están acostumbrados a hacer las cosas muy bien. Otro de los temas por el que había preocupación era por los neumáticos, pero el resultado nos demostró que no nos habíamos equivocado cuando hicimos los ensayos hace poco más de un mes.

"En el futuro, queremos aumentar la cantidad de autos. Harían falta siete u ocho máquinas más en cada categoría para que la cosa comience a funcionar, y estamos trabajando para que esos autos se integren al parque. Si ellos están presentes en la prueba de Paraná estaremos muy conformes. Otro de los planes es no adelantarnos anunciando fechas que no estén confirmadas, creando falsas expectativas. Trabajaremos sobre lo seguro, y ahora estamos haciendo gestiones para la tercera carrera del año. Queremos incorporar a las figuras, mu-

chas de las cuales emigraron del CAP, en Rafaela dimos un paso adelante con la presencia de Oyhanart y De Benedictis, y tenemos pensado en ofrecer algunos Nissan 300 ZX a otros pilotos que son atracción en cualquier lugar del país. En los Datsun 280 ZX esperamos seguir manteniendo la competitividad existente, y esa categoría servirá para aquellos que se quieran incorporar al club, y que no tengan posibilidad de llegar a un Nissan."

Con respecto a los detalles, que se suelen escapar en toda reorganización como la del CAP, Boggio comentó:

"Hubo un detalle que se habló en su momento y que luego no se pudo llevar a la práctica. Nosotros queríamos aprobar la utilización de un engranaje de quinta marcha fabricado en Argentina, para los Nissan 300 ZX, preo con todos los contratiempos surgidos, eso quedó en la nada. Fue una lástima, porque si no hubiera sido por eso, habrían terminado la carrera muchos autos más. Es otra de las cosas que tenemos que hacer este año.

"El renovado 'vestido' de los Datsun 280 ZX también es importante, y esperamos que también se renueve e incremente el parque, a eso apunta la medida de permitir la utilización de tapas de cilindros que con el reglamento del año anterior eran inutilizables."

Siguiendo con el CAP, y hablando del tema institucional, Boggio mencionó también los cambios más importantes que hubo en la entidad luego de las elecciones.

"Todas las cosas que se están haciendo en el club, se manejan con transparencias.

ALBERTENGO PROBO EL SIERRA



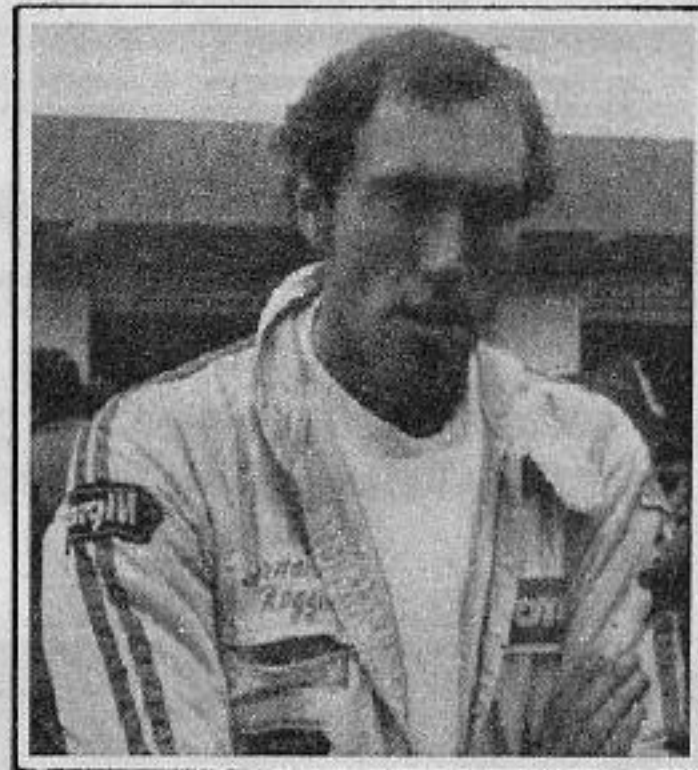
Fue el sábado 4, en San Jorge, bajo la atenta mirada del ingeniero Garibaldi y de sus colaboradores.

rally nacional

VILLA DOLORES: ¿EL C

El Rally de Villa Dolores se debía correr inicialmente el 17, 18 y 19 de abril. Luego se pidió postergarlo para el fin de semana siguiente, a fin de que tuvieran la posibilidad de estar presentes Gabriel Raies, Ernesto Soto y Juan María Traverso, que habían manifestado interés por correr esa competencia. Ahora, confirman la prueba para los días 1°, 2 y 3 de mayo. Consultado Ricardo Caballero, jefe de la Comisión Deportiva Automovilística del ACA, dijo lo siguiente:

"ACRYR pidió organizar el Rally el 26 de abril, para que algunos pilotos que corren en T.C. 2000 estuvieran presentes, pero ese mismo día hay un rally zonal, y algunos otros pilotos que corren habitualmente en el torneo regional también querían hacerlo en Villa Dolores; por lo tanto, no podíamos favorecer a algunos y perjudicar a otros. Se les pidió que optaran por otra fecha, teniendo en cuenta que ellos eran los organizados.



Hay muchas cosas que nos da una mano y que no figura en la comisión directiva, y ellos también están entusiasmados con la idea de reflatar al club. Este será un año de transición, imprescindibles para dejar todo en orden y encarar la temporada 1988. Para ello, estudiaremos con tiempo los distintos puntos del reglamento de los Datsun y Nissan, y en base a ese estudio decidiremos qué camino reglamentario tomar. Por el momento se está trabajando con muchas ganas y entusiasmo, para sacar adelante a la institución."

Paraná será el segundo capítulo del Club Argentino de Pilotos. En tanto, se trabaja para la tercera fecha de la categoría.

La base del trabajo desarrollado fueron las modificaciones en el motor, ya que Garibaldi trabajó en nuevos diseños de levas y en distintas tapas de cilindros. Sobre el "kilómetro lanzado", en la ruta que une las localidades de San Jorge y Sastre, se hicieron varias "tiradas" hasta que se logró poner a punto el Ford Sierra Ghia S.

En la mejor pasada, Albertengo orilló los 210 km/h de velocidad máxima, contando las tiradas de ida y vuelta y haciendo un promedio de las mismas, pues el viento modificaba el registro en ambas direcciones.

Finalmente, completaron algunos giros en el Autódromo del Club Atlético San Jorge, dando por finalizada la jornada, al quedar todos muy conformes con lo realizado, y pensando seriamente en "reivindicarse" en la carrera de Paraná.

MBIO CONTINUO?

res de los dos rallies nacionales siguientes; entonces pidieron la del 1°, 2 y 3 mayo.

"Además, existían varios motivos para no hacerlo en la fecha original, ya que en Semana Santa hay muchos problemas con el alojamiento, y creo que oficialmente les pidieron que tampoco lo organizaran durante el fin de semana del 26 de abril, para que se terminara un camino nuevo en las cercanías de Villa Dolores. Lo que no puedo decir es por qué optaron por esa fecha, en la que Soto, que es el ídolo local, estará ocupado con el T.C. 2000 en Mendoza."

Pensamos que una categoría completa no puede depender de las intenciones de ningún piloto, y que no se pueden manejar de esta forma —tan poca sería— los calendarios nacionales, aunque sean de una especialidad no televisada. Habrá que tomar los recaudos necesarios para que esto no se repita, ni en rally ni en ninguna otra especialidad.



Momento en que González Novoa presenta a Silvio Gilta. La figura por su victoria en T.C.2000 en Buenos Aires y por ser "pole" en Valparaíso con Nissan.

CARBURANDO Y CORSA DISTINGUIERON A... LOS NOTABLES DE MARZO

En una reunión que tuvo lugar el pasado miércoles en el restaurante "Las Tejas", y que fuera transmitida en directo por LS5 Radio Rivadavia, "Carburando" y CORSA efectivizaron la primera entrega de distinciones a los pilotos y personalidades que, a nuestro juicio, más se destacaron en el país durante el pasado mes de marzo. Aquí les ofrecemos algunos de los pasajes de dicha reunión, que se repetirá mensualmente.



El doctor Luis M. Barreto, del Club Atlético Rivadavia, recibe la plaqueta que distinguió al organizador. Completan el Dr. Rafael Barreto (CAR) y Luis Coll.



Cynthia Caserri entrega la plaqueta destinada a "La revelación", que le entrega Oscar Irujo. Entre ambos, el micrófono de LS5 acercado por "Cocho".



Victor Lepote agradece la nominación para la categoría "La revelación", que le entrega Eduardo Ruiz. Fue por su aparición exitosa en Turismo Clase 2.



Vista de una de las mesas con Luis Belasco, otro de los nominados para "La revelación", acompañado por Coll ("Carburando"), Busios (Ed. Abril), "Cocho" (foto premiada) y E. Noira.



Felipe Sagrado, nominado para "La figura", junto a Gá. Biceña, Hector Ríos y Juan C. Decambroli de la A.C.T.C., que tuvo Mención Especial. Con ellos, Isidro González Larghi.

ASOCIACION ARGENTINA AUTOMOVILES SPORT

PRESENTACION DEL CALENDARIO 1987

La A.A.A.S., entidad de larga trayectoria en el automovilismo criollo, ha sido siempre sinónimo de trabajo tendiente a promover el deporte motor en todas sus facetas.

Sobre todo, en la organización de competencias de diversas categorías (especialmente aquellas de neto corte promocional). En tal sentido, tomaron a su cargo la organización de las primeras competencias de Turismo Competición 2000 cuando la categoría estaba en sus inicios; impulsaron a la categoría Minijunior, precursora de la Fórmula Cuatro y de la actual Fó-



Fernando Algañarás, presidente de la institución, dirige la palabra al periodismo en el anuncio oficial del calendario.

mula Renault; crearon el Cuerpo de Banderilleros y Oficiales de Pista y una Escuela de Pilotos de la cual surgieron nombres importantes como Jorge Omar Del Río, Eliseo Salazar, Ricardo Rissatti (h), entre otros. Pioneros en Rally y en tantas otras actividades automovilísticas, afrontan la actual temporada con las ganas de siempre. Su actual Comisión Directiva está integrada así: Fernando Algañarás (presidente); Alberto N. Starna (vicepresidente); Pedro Lartigue (secretario); Juan P. Vignau (prosecretario); Marcelo Ravinovich (tesorero);

Mario Rodano (prosecretario); Heberto Zapperi, Alain Baudena, Raúl Escobar, Augusto Palma, Jorge Yebra (vocales); Reinado Musante, Carlos Egórcue, Ermindo Tissera, Aníbal Legulzamón y Juan Senesi (vocales suplentes).

En la reunión realizada en su sede de Avda. del Tejar en Capital Federal, el pasado miércoles 8, se dio a conocer su programa de actividades para la presente temporada, que se inicia el 26 de abril con el "Endurance Aniversario", competencia de regularidad por caminos de tierra con un recorrido de 300

km. El 17 de mayo se llevará a cabo un festival de categorías zonales en el Autódromo de Bs. As. Posteriormente, el 14 de junio realizarán el "Endurance Invierno", de similares características al ya mencionado. Las "Seis Horas Internacionales Sport" tendrán lugar el 13 de septiembre en el Autódromo de Bs. As., competencia que organizarán juntamente con el Club de Autos Sport con participación de pilotos de Uruguay, Paraguay, Chile, Brasil y de algunos países europeos. Las clases 2 y 3 de Turismo y la Fórmula Sierra competirán en el autódromo capitalino con organización de la A.A.A.S., el 27 de septiembre, complementándose con una competencia de la categoría Sport. El Gran Premio de la

República Argentina para las categorías 250 y 500 cm³ Internacional de Motociclismo, a realizarse el 4 de octubre en el Autódromo, también estará bajo su responsabilidad.

Los días 14 y 15 de noviembre llevarán a cabo las 12 Horas Endurance, otra competencia de regularidad por caminos de tierra.

La Fórmula Tres Sudamericana estará en el Autódromo de Bs. As. los días 4, 5 y 6 de diciembre, con probable participación de equipos europeos. Por último, tendrán a su cargo el "Gran Premio Coronación" los días 11, 12 y 13 de diciembre para las categorías T.C. 2000, Fórmula Dos Nacional y Fórmula Renault Argentina en el Autódromo de Bs. As.

A PROPOSITO DE LO SUCEDIDO CON EL T.C. EN NUEVE DE JULIO

INVESTIGACION SOBRE GOMAS

Como consecuencia de las anomalías registradas con las cubiertas que el T.C. utilizara en la competencia de Nueve de Julio, y a fin de determinar fehacientemente las causas, en la A.C.T.C. se inició una investigación, y el comisario técnico, Carlos Marchese, detalló los alcances de la misma: "En primer lugar se pidió a los pilotos que tuvieran problemas con las gomas, una evaluación de los mismos. Posteriormente, las gomas delanteras derecha (destruida) y trasera derecha (se salió sola de la llanta) del auto de Mouras; la delantera derecha de Saiz, la delantera derecha de Angeletti, la

delantera derecha de Urretavizcaya (la que pegó en el guard rail) y una de Finocchio, fueron llevadas a Faneco, donde las revisaron y están haciendo un informe, y en este momento se encuentran en Bauer International, laboratorio donde las analizarán y en el curso de esta semana nos brindarán un amplio informe".

De todos modos, hay dos aspectos que juegan en contra: uno es la poca presión (24 libras en algunos casos) que varios autos usaban, y otro, tal vez el más importante, el de que se usan llantas cuyas características no serían las ideales para este tipo de cubiertas especiales "slicks" y de muy bajo perfil.

CIRCUITO PARA T.C.

En los últimos días, Jorge Oyhanart y directivos de la A.C.T.C. visitaron lo que podía ser un nuevo escenario para la categoría. El mismo está en el Parque Industrial de Pilar, y su perímetro es de poco más de seis kilómetros. Por otra parte, el lunes 20 habrá en la ACTC una reunión con la prensa, en la que se tratará el tema de la ubicación de los periodistas en los distintos circuitos.

Toquecitos de bocina

APAT SIN COBERTURA

La Asociación Argentina de Volantes dejó sin cobertura la APAT, debido a la falta de pago por varias competencias. La medida comenzará a regir en la prueba de Paraná, si no se abona lo adeudado antes de esa carrera. Es la primera vez que la AAV—institución sin fines de lucro—toma una decisión de ese tipo, y habría otras entidades que también están amenazadas. Hay que pagar... con los accidentes no se juega.

DOS DE LA PUNTA

La Peña de la Punta de San Luis apoyará a Federico Schmid y Pablo Harrington, que correrán el Rally de Villa Dolores con sendos Renault 12 armados por los hermanos Batelli y Luis Echenique, respectivamente. También, la Peña incorporó a Eduardo Estrada, mecánico que colaboró con Miguel De Guidi y Ricardo Pré.

VISITAS VITALES

Las que hicieron los señores Escolar y Scao, como representantes de la C.D.A. del Automóvil Club Argentino, a los escenarios de Paraná y San Jorge. En principio, ambos dieron el OK a los dos autodromos aunque en el caso de Paraná hicieron algunas observaciones. Ahora la palabra final la tiene la CDA, siendo casi seguro que San Jorge ocupe la fecha del 10 de mayo (Turismo) a la que renunciara el Club de Avellaneda.

BONOMO TIENE COMPAÑERO

Omar Darío Bonomo ya tiene coequipier. Se trata de Joaquín Cañas, que correrá el segundo auto del team. Recordemos que Cañas corrió en 1980 en FRA, emigrando posteriormente a Europa, donde disputó 18 carreras en Fórmula Ford 1600, retornando para hacer algunas de la F-3 Sudamericana.

ENTREGA DE PREMIOS

APAT organizó para este martes 14 de abril la entrega de premios a los campeones 1986 de las distintas clases de Turismo, en la discoteca "Áfrika" a las 21.30 horas. Los coronados, obviamente, son Jorge Maggi, Omar Bonomo y Jorge Pineschi.

POLACO APURADO

Los cortes de corriente eléctrica y la ausencia de uno de los encargados de armar motores, llevaron a José Miguel Herceg a redoblar el trabajo para estar presente con las coupés Ford Sierra de Gayraud y Di Palma en General Roca, y una de sus preocupaciones fue la de diseñar un sistema de acelerador que soporte sin problemas el "pie de plomo" de sus pilotos, para que no se repita lo de Gayraud (y también Di Palma) en Buenos Aires, cuando abandonó por ese motivo mientras estaba en la punta.



¡OYHANART CUMPLE!

Prometió un asado a CORSA luego de ganar el año pasado en Jujuy, y ahora que volvió a triunfar en Bahía Blanca, cumplió con su promesa. Pruebas al canto...

MIRADOR PERSONAL



por
Ronald Hansen

CARTAS DE UN TRIUNFO

RESCATO las siguientes causas (y puede haber más) que abonan la victoria de Cocho López en la carrera del Club Argentino de Pilotos en Rafaela:

1) Excelente conducción, lo que no es ninguna novedad, pero hay que contabilizarla.

2) Un motor robusto, fuerte y durable. Piénsese que punteó durante gran parte de la carrera, prácticamente no se chupó con nadie, y ganó. O sea, buena preparación mecánica, dentro de lo poco que se permite en los Nissan.

3) Chasis perfectamente a punto. Lo prueban las cubiertas, que acusaban poco desgaste al terminar la carrera. Cocho no tuvo que cambiar ninguna goma. Eso es preparar bien el chasis y además saber llevar el auto por la línea de menor desgaste.

4) Buena táctica de carrera. Estirando al máximo el plazo para cargar combustible, logró tener que cargar poco—no es lo mismo cargar 15 litros que 25—y llevar unos kilos menos de peso. Esto último no es tan importante en un Nissan—pero a veces las carreras se ganan por centésimas—. Otra: aparentemente la buena preparación mecánica del motor también se verificó en reducido consumo.

5) Con buen criterio, los organizadores habían hecho una especie de "slalom" hasta llegar al punto de reaprovisionamiento, para evitar las delirantes que llegan a 200 con las cuatro gomas bloqueadas. Pero Cocho hizo el "slalom" más rápido que ninguno. Alguna otra décima de segundo ganada. Ahí casi se pasó, porque golpeó una cubierrita de las dispuestas en el piso y se le desprendió la trompa, que en las últimas vueltas se subía haciéndole difícil la visión. El único punto en contra.

6) Cuando Cocho llegaba, ya antes de parar el auto, el mecánico estaba aflojando la tapa del tanque. Y tenía el bidón abierto. En otros equipos no faltó quien esperara la llegada del auto para empezar a aflojar la tapa del bidón...

Puede también haber otras cosas que las conoce Cocho y yo no, pero con lo precedente tenemos una idea de por qué Cocho López gana tan seguido. No es solamente conducción, no es solamente tener un auto perfectamente preparado dentro de los límites del reglamento.

Es reunir una serie de factores, entre los que no debemos olvidar la buena preparación física del piloto: otros competidores sucumbieron ante el calor y el "stress" de andar tantas vueltas en un circuito rápido y exigente como es el de Rafaela, más las chicanas reductoras de velocidad.

Osvaldo López es de los que encaran las cosas con profesionalismo. Así debe ser en una época de profesionalismo. No solamente recompensa mejor a quienes lo ayudan a patrocinar financieramente, sino que hace lo propio con los mecánicos y otros ayudantes de equipo, quienes tan duro trabajan para colaborar en las buenas performances de Cocho.

Mucha gente suele olvidar que cuando por algún motivo un piloto cumple una performance no digna de él, o abandona por algún capricho, está traicionando a mucha gente, especialmente a sus mecánicos y otros ayudantes de equipo.

Cocho, en cambio, les brindó el mejor de los regalos: un triunfo. Y con armas que están a la vista.

ACIERTE Y GANE CON SUS IDOLOS ¡AUMENTE LA EMOCION DE LOS DOMINGOS!

El pasado miércoles (8/4) se realizó el sorteo inicial del Concurso de Pronósticos Automovilísticos promovido por "Campeones", CORSA y relojes Orient, correspondiente en este caso a la competencia de Turismo Carretera disputada el 5 del corriente en Bahía Blanca.

Ninguno de los numerosos cupones recibidos registró los seis aciertos, por lo que el premio quedó desierto. En virtud de ello, para el C.P.A.C.C.O. que jugará el domingo próximo con la competencia de T.C. 2000 en General Roca serán dos los cupones con el total de aciertos que resulten premiados con un reloj Orient.

Las bases son simples, y todo aquel que tenga interés en participar, sólo deberá llenar los espacios destinados a sus datos personales en la boleta adjunta, marcando además con una cruz el casillero que considere más adecuado de los tres (I, izquierda; E, empate; D, derecha) que presenta cada "match" planteado entre dos de los pilotos competidores de la prueba en cuestión. En cada caso se impondrá el piloto que termine la carrera adelante de su contrincante directo, dándose el empate en la eventualidad de que ambos abandonen o no se clasifiquen al final.

Las boletas podrán ser enviadas por correo hasta la víspera de la competencia a "Concurso de Pronósticos Automovilísticos", Campeones del Camino S.A. Arenales 2896, P.B., (1425) Buenos Aires, o bien depositadas en la urna que a tal efecto llevará el equipo "Campeones" al escenario de cada prueba válida por el Concurso, siempre antes de largarse la carrera.

Durante la transmisión de la misma este equipo irá informando del desarrollo del C.P.A.C.C.O. de la fecha, brindando, al igual que CORSA en su edición pertinente, los resultados.

El miércoles siguiente a dicha competencia, y previo sorteo ante escribano público, en su audición diaria por Radio El Mundo, "Campeones" anunciará el nombre del ganador, que se hará acreedor a un estupendo reloj Orient que será entregado en fecha y lugar a establecerse oportunamente. Además, los domingos a partir de las 21 y los jueves desde las 23 horas, por Canal 2 se suministrará amplia información.

De modo que llene su boleta, participe, palpíte la carrera con nosotros... ¡y avive la emoción de los domingos!

CONCURSO DE PRONOSTICOS AUTOMOVILISTICOS

CAMPEONES • CORSA • ORIENT

Nº: 002 CARRERA: T.C. 2000 EN ROCA

Nombres Apellido

Domicilio (ciudad/localidad, provincia)

Tipo y nº de documento Teléfono

	I	PILOTO	E	PILOTO	D
1	<input type="checkbox"/>	DI PALMA	<input type="checkbox"/>	TRAVERSO	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	OLMI	<input type="checkbox"/>	DEL CAMPO	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	ZUAIN	<input type="checkbox"/>	MAYORGA	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	BANFI	<input type="checkbox"/>	SAENZ	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	LOPEZ	<input type="checkbox"/>	SOTO	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	CROCCO	<input type="checkbox"/>	SERAPINI	<input type="checkbox"/>

Campeones CORSA
RELOJES
ORIENT

NO HAY MAL QUE DURE CIEN AÑOS...

La racha negativa que ha perseguido en la temporada '87 a Roberto Mouras, "Johnny" De Benedictis y Jorge Pedersoli ya está tomando un cariz dramático. Muy doloroso es abandonar en la punta, y eso es lo que les ha pasado en varias oportunidades a los pilotos mencionados, ya sea en el transcurso de series o de finales. Como todo tiene su explicación, es muy importante saber que dice Jorge Pedersoli a todo esto, empezando por lo de Bahía Blanca.

"En el auto de Roberto Mouras se rompió el quinto pistón, y en el de 'Johnny' De Benedictis se pinchó otro de ellos. En el caso de Roberto, yo estimo que el problema más importante es el diseño del pistón, que se hizo en General Motors en 1968. Ese diseño se realizó para la época en que los motores giraban a 6.200 rpm, y ahora se está en el régimen de 8.500 rpm, que ha superado a la resistencia para la que fue diseñado originalmente. Tenemos que tomar una resolución con respecto a eso; por un lado, hacer un rediseño del pistón, y el otro camino es el de reemplazar el elemento, que actualmente es fundido, por uno forjado. Para poder cambiar se presenta un gran problema, que es la construcción de la matriz. Si hay gente que la haga y la venda, podremos tener una de las soluciones; de lo contrario, yo no soy partidario de colocar pistones importados...

"En lo que respecta al auto de Johnny, lo único que puede haber pasado es que se haya tapado el carburador con alguna basura. Sólo eso justifica una rotura de ese tipo, por falta de combustible. La ventaja que tiene el Dodge sobre el Chevrolet es que se pueden corregir defectos en los pistones, porque cuando se rompe el motor no aparecen la biela y el perno solos y todo el resto 'hechos puré', y por lo tanto se puede ver el pistón y saber dónde está la dolencia del pistón. El pistón del Dodge podemos decir que es el ideal. Pero cuidado, que entre ideal e indestructible hay diferencias, porque yo me refiero al diseño del pistón y no a los porcentajes de los elementos con que está construido, a la partida de materiales o a la posible falla de fabricación. En lo que a pistones forjados respecta, se hizo un 'match' cuando preparamos un Opel, y ahora hay conocimiento y tecnología como para hacerlo.

"En el futuro, cambiaremos el diseño de los pistones de Mouras, y en el coche de Johnny revisaremos todo para la próxima carrera, ya que el inconveniente no fue interno del auto, sino externo. Con todos estos problemas, estoy animicamente destruido, porque se trabajó mucho en los dos autos, se consiguió muy buena potencia, velocidad, se anduvo en la punta, y lo único que se cosechó fueron roturas. Aún no hemos podido solucionar las vibraciones del cigüeñal que dejaron de a pie a Roberto Mouras en Santa Teresita por ese problema de diseño; eso estamos estudiándolo junto a 'Tonchy' Francetich, y vamos a solucionarlo con un diseño nuevo."

Un segundo puesto y tres abandonos en cuatro competencias de TC constituyen magra cosecha para un permanente candidato como es Juan De Benedictis. Distintos inconvenientes lo han aquejado en Santa Teresita, Nueve de Julio y Bahía Blanca, pero la le sigue estando intacta en el piloto de

Necochea

"Yo considero que todo esto se debe a una mala racha que estamos pasando, porque todo lo que sucedió no es atribuible a fallas humanas, sino directamente a la mala suerte. En Santa Teresita se puso en corto circuito una arandela que jamás tiene inconvenientes, y por eso no pudimos largar. En el Autódromo de Buenos Aires llegamos segundos, detrás de un auto que está hecho para andar bien en el Autódromo; ese fue un muy buen resultado. En Nueve de Julio ganamos la serie en que nos tocó participar, y en la final un rezagado nos lizó una goma de la chicana justo adelante, tuvimos la mala suerte de pegarle y romper el auto, es decir, que allí tampoco se puede culpar a nadie de nosotros, y en Bahía Blanca nos encontramos con la sorpresa de rom-

Además, se ha incorporado Héctor Glambrone y nos brinda muchos datos para las carreras de autódromos. El auto es de punta y anda bien, sólo falta que la suerte acompañe para concretar los resultados."

Por su parte, Roberto Mouras también habló del tema:

"Creo que el factor suerte ha sido muy importante en todo lo que ha pasado, tiene mucho que ver con esto. En dos oportunidades nos paramos por algo que es atribuible a la mala suerte. En Santa Teresita sabíamos que teníamos la vibración y que se podía romper algo en cualquier momento; nos jugamos a que régimen que el que colocamos para la última carrera, y nos llama la atención que no presente ningún inconveniente, por lo que vamos a ponerlo para Junín,

donde trataremos de llegar. Tiene un poco menos de potencia, pero equipándolo con una leva nueva, seguramente se llegará a los valores que teníamos en el impulsor roto en Bahía Blanca.

"Cuando esté listo, lo probaremos en el camino de Luján hacia Navarro, donde habitualmente hacemos las pruebas. La moral está muy alta, tanto en mí como en el equipo, y estamos trabajando mucho para la carrera de Junín. El que no trabaja, no gana, y eso lo sabemos bien."

Los testimonios son muy importantes, especialmente teniendo en cuenta el futuro. Los tres protagonistas de esta historia son hombres luchadores, ganadores, que deberán sobreponerse a la adversidad del momento. La capacidad para lograrlo la poseen y las ganas sobran. ■

Marcelo Padín



per el motor bueno probando el viernes, y nos vimos obligados a colocar uno que tenía encima cincuenta vueltas en el Autódromo de Buenos Aires y otro tanto en Nueve de Julio, más algunas pruebas en ruta. Lo colocamos pensando en que no sabíamos qué podía pasar, ganamos la serie, y como tenía una tapa que no daba más, finalmente se rompió. Lo traíamos a fondo, pero el régimen era menor que el del motor bueno.

"Animicamente estamos bien, igualmente contentos porque nos queda la tranquilidad de que siempre hemos estado en la punta, que es muy distinto que abandonar en el puesto veinte. Además, todos los problemas son solucionables, no hay ningún 'drama' imposible de resolver, aunque, por supuesto, los puntos que perdí no voy a recuperarlos más.

"Con respecto a los trabajos para la próxima carrera, los motores están en lo de Jorge Pedersoli y, probablemente, esta semana ya estén los dos listos. El Dodge está en lo de 'Pocho' Requejo, en Buenos Aires, para que le haga una reforma en la suspensión, similar a la que tiene en el tren trasero el auto de Angeletti, con tensores, para ver si anda mejor. Lo ideal sería probarlo en el Autódromo de Buenos Aires, pero yo tengo poco tiempo, por algunos problemas particulares que debo solucionar, así que si no se puede ir al Autódromo, haremos algunas 'tiradas' en ruta e iremos a Junín con los elementos tradicionales, para luego probar bien la nueva suspensión. Esta racha ya se va a cortar, todo mi equipo tiene mucha fe

nos saliera bien, pero faltando una vuelta y media se rompió el soporte de la bomba de aceite cuando estábamos en la punta. Eso no es nada más que mala suerte. En Nueve de Julio se rompió una cubierta y todavía no sabemos el motivo, porque la hemos mandado a analizar. No estábamos girando con baja presión en las gomas, porque sabemos perfectamente con cuántas libras se deben utilizar, y el sábado de la semana anterior a la carrera giré con neumáticos usados y estuve en los mismos tiempos. Es decir, que habrá que ver si la cubierta estaba mal armada o tuvo una falla de fabricación, que es lo que queremos averiguar con el análisis que encargamos de la misma. Los otros dos problemas que tuvimos fueron con los pistones, que son los mismos que colocamos siempre. Puede ser una tanda con deficiencia en los materiales, debido a una partida defectuosa, porque de lo contrario no tiene mayor explicación. Lo cierto es que el auto anda muy rápido y la prueba está en que todas las veces que paramos hemos estado prácticamente en la punta. En Bahía Blanca habíamos dejado al Chevrolet largo de multiplicación para cuidar el motor, pero igualmente se rompió.

"Ahora seguimos trabajando para la próxima. El fin de semana que viene van a estar listos los motores y vamos a reacondicionar un impulsor de repuesto, que tiene hecho el equivalente a cinco carreras sin problemas, porque es el que utilicé en las pruebas de Buenos Aires y Nueve de Julio. Ese motor tiene el mismo

WILKE Y SUS PROBLEMAS

Omar Wilke, que actualmente atiende los autos de Rubén Daray y Julio Colabello, no ha corrido mejor suerte que su ex socio Pedersoli. Los reiterados inconvenientes en el Dodge de Daray, que recién tuvo una verdadera actuación (y decorosa) en la competencia de Bahía Blanca, no le han permitido buenas performances. Al respecto, el preparador también hizo su balance.

"Comenzamos a trabajar con un auto que no estaba en buenas condiciones y que tenía un motor viejo. En el Autódromo de Buenos Aires se cortó una biela, que era una que teníamos desde 1981. Se intentó usarla porque no había tiempo para hacer otra cosa, y mientras tanto se conseguía los demás elementos. En Nueve de Julio, antes de salir a clasificar, se cortó el tornillo del distribuidor, y luego se suspendió la clasificación. En la serie nos tocaba largar en la última fila, y se empastaron las bujías y, finalmente, se cortó la correa de la bomba de aceite. No largamos... Algunas de las cosas eran viejas, pero otras son imponderables.

"Con el auto de Colabello hicimos algunas pruebas en ruta el viernes anterior a la carrera de Bahía Blanca, pero como no andaba bien, él decidió no correr. Angeletti nos prestará un banco y ahí probaremos los motores,

"Tenemos muchos problemas, sobre todo en lo que respecta a la infraestructura del taller. No tengo espacio físico para trabajar, hay poco tiempo y la construcción del mismo aún está en veranos.

"En el futuro deberemos 'acomodar' los coches de Daray y Colabello, y técnicamente vamos a extraerles rendimiento de a poco. Además, hay que tener en cuenta que los equipos no son profesionales, se tienen que adaptar a la categoría. Daray, por ejemplo, pisaba por primera vez un trazado semipermanente en Bahía Blanca, y todo semipermanente tiene condiciones diferentes a los autódromos. Colabello alquila el segundo auto de Angeletti, mientras que Daray utiliza el que corrieran Gonzalo de Quesada y Juan Carlos Deambrosi en determinadas oportunidades. Tenemos muy pocos repuestos, y ese es otro de los problemas, pero con trabajo saldremos adelante, aunque lleve tiempo."

Así se expresaba Omar Wilke, quien trabaja para poder salir del mal momento en que también se encuentra este otro ex integrante de una pareja famosa.

GRAN PREMIO DE JAPON

UN COMIENZO EXCELENTE



El español Alfonso Pons (Honda) perseguido por Jacques Cornu durante la carrera de 250 cm³ en Japón. Poco después el suizo sufrió una caída sin consecuencias, y Pons llegaría al segundo lugar detrás del japonés Kobayashi.

Randy Mamola en acción sobre su Yamaha. El piloto estadounidense confirmó sus dotes bajo la lluvia, logrando una amplia victoria en la primera fecha del certamen de la categoría mayor.

Dicen que veinte años no son nada, pero para las expectativas de los aficionados al motociclismo en Japón, parecieron ser mucho, ya que nada menos que dos décadas debieron aguardar para ver nuevamente a su Gran Premio dentro del calendario del "Continental Circus". Se les dio por fin en este avanzado 1987, y como puntada inicial de los torneos de 250 y 500, indudablemente las categorías más favorecidas por el público, que coincidentemente son las mismas que el 4 de octubre cerraran sus ejercicios en el Autódromo de Buenos Aires con el Gran Premio de la República Argentina.

Cien mil espectadores le dieron un marco brillante a este retorno nipón como sede de los Grandes Premios de Velocidad. Un marco brillante en cuanto al interés popular, ya que en lo climático el panorama resultó bastante sombrío, con una incesante lluvia que desde la mañana acompañó ininterrumpidamente la jornada. Sin embargo, el entusiasmo de los japoneses no se enfrió ni mucho menos, pese a la mucha agua que cayó, y allí estuvieron firmes en las tribunas observando todo lo que sucedía en los seis kilómetros y "monedas" del circuito de Suzuka.

Tal fidelidad tuvo su recompensa. Para empezar, porque se vieron dos interesantes carreras que, además de los normales, contaron con los atractivos especiales que depara toda competencia bajo la lluvia. Y para seguir, porque en la prueba de 250, un compatriota, Masaru Kobayashi, les regaló un triunfo que dejó a más de un entendido boquiabierto.

Ya hemos mencionado la lluvia que acompañó a la jornada, pero volvamos a ella para decir que la misma jugó su rol de importancia en la definición de ambas carreras. Además de ello, inutilizó casi por completo lo hecho por los pilotos en las tandas clasificatorias de viernes y sábado, donde las condiciones climáticas fueron otras. Así que a la hora de la verdad, cada cual se las debió arreglar de la mejor manera contra el agua.

El japonés Kobayashi fue quien pareció desenvolverse con mayor comodidad sobre

su Honda RS250R, bajo la lluvia, que se transformó en diluvio al promediar la carrera. Hasta entonces Kobayashi había dominado, con el español Alfonso Pons como tenaz perseguidor. Pero al arreciar el agua el japonés estiró diferencias y así marchó rumbo a su primera victoria. Un éxito que también tuvo su cuota de fortuna, ya que esa misma lluvia que lo ayudó a distanciarse dejó en el camino a Sarron, Cornu y Carter, tres que podían discutirle el liderazgo y que sufrieron caídas sin consecuencias. Ellos se sumaron al campeón Carlos Lavado, que ya el viernes quedó marginado con el accidente que le provocó una múltiple fractura en la clavícula derecha.

Alfonso "Silo" Pons resultó la otra figura de la carrera. Su segunda posición tiene seguramente el valor de la victoria, ya que es bastante improbable que Kobayashi dispute todo el Campeonato. Para mayor fortuna del español, sus potenciales rivales en pos del título no sumaron puntos grandes, lo que le redondeó un excelente panorama en este su primer paso en busca de la corona.

También la lluvia aportó lo suyo en la carrera de 500. Allí, Randy Mamola, un especialista en esto de andar rápido sobre una moto en pista mojada, prevaleció sin demasiada oposición. Contó, además de su manejo espectacular, con una Yamaha YZR que, calzada con neumáticos especiales para lluvia, le permitió arriesgar algo más que sus adversarios. Su coequiper Mike Baldwin bien podría haber sido escolta, pero una caída se lo impidió, dejando ese lugar en manos de Wayne Gardner. Poco feliz estuvo el campeón Eddie Lawson, que abandonó enseguida, y frustrado quedó Freddie Spencer, quien ni siquiera pudo largar por estar aún convaleciente de las heridas sufridas tiempo atrás en Daytona.

Así, Japón volvió a tener su Gran Premio de Motociclismo. Un retorno jerarquizado por una excelente organización y concretado en la parte deportiva por dos interesantes carreras. Excelente comienzo entonces para una temporada que la Argentina tendrá el privilegio de cerrar. ■

"WILLY" PEREZ Y SU DESCONTENTO CON NUESTRO G.P.

Guillermo "Willy" Pérez ya está de regreso en Europa. Días atrás viajó para afrontar una nueva edición del Campeonato Mundial de Motociclismo en su versión 125 cm³. Pero antes de la partida, Willy habló en este caso para el programa radial "Plamillando" de nuestro colaborador Carlos R. Varela y además de las cosas casi tradicionales en este tipo de ocasiones, dijo otras, menos diplomáticas pero importantes, por referirse al Gran Premio de la República Argentina.

Vamos a empezar entonces por las más "livianas". Esas que reflejan sus expectativas ante el inicio —a producirse el 26 de abril en Jerez de la Frontera con el Gran Premio de España—, del torneo de su clase. "Por nuestra parte nos hemos preparado bastante bien, aunque para tener una idea de las posibilidades tendremos que ver el desarrollo logrado por los otros equipos. En la parte motriz alcanzamos mayor potencia que el año pasado, habiendo mejorado la Zanella además en chasis, freno y la parte ciclística. Pero repito: para saber dónde estamos, habrá que ver la comparación con el resto, que este año incluye a los nuevos equipos que con intereses japoneses, llegan con las monocilíndricas que tienen diez kilos de handicap con respecto a las nuestras. A esas motos que pesan 10 kg. menos, que en aceleración hacen valer de 5 a 7 caballos de fuerza más, —que son importantes—, tendremos que enfrentarnos."

Una pausa, y Willy sigue hablando sobre esta incursión nipona en la 125 cm³. "Este reglamento llegó como consecuencia de una implantación que han conseguido los japoneses, incorporando para 1988 la categoría como exclusivamente monocilíndrica. Esto hará que casi no puedan participar más los equipos que en forma artesanal trabajan para lograr la potencia en los motores."

Y ahora dejamos atrás la parte "tranquila" de la nota, para entrar en una en la cual el tono de la voz de Pérez se eleva. Y el motivo es el Gran Premio de la República Argentina, que por la última fecha del Campeonato Mundial, volveremos a tener en el Autódromo Municipal el próximo 4 de octubre.

"No voy a correr en el Gran Premio de la República Argentina. Por supuesto que me gustaría correr en mi país, para mostrarle a la gente lo que aprendí en estas últimas temporadas. Pero también me gustaría hacerlo con la moto y la industria con la que hemos trabajado estos años, y no sólo limitando mi participación al nivel piloto exclusivamente, y en una categoría que no sea en la que he corrido en el Campeonato. Concretamente, me gustaría correr con la Zanella y en la clase 125. Incluso, si el reglamento me lo permitiese, correría en la 250 con la Zanella 125, aunque sea de la mitad de cilindrada; es mi moto y no una cualquiera como la que me ofrecieron, que no servirá para nada o quizá sólo para llevar dos personas más al Autódromo, que quieran ir a ver a Willy Pérez."

—Pero a vos le ofrecieron una JJ Cobas de 250 cm³.

—Sí, me la ofrecieron, pero no me interesa ni como moto ni como categoría. Esa moto no es competitiva como aparentan hacerla ver, y además en mi caso personal, quieren hacerme quedar mal ante el público, haciéndome pasar como que yo no quiero correr ni mostrar lo que aprendí o lo que no aprendí.

—Suponiendo que existiesen esas intenciones, ¿de quienes pensás que provienen?

—Concretamente, de parte de la organización. A través de la Federación Argentina de Motociclismo, de Cozzani, que es el organizador; de esa gente. A mí la moto me la ofrecieron como una cosa así nomás, como si yo tuviese necesidad de correr un Gran Premio más en mi vida. No la tengo pues ya he corrido más de cien Grandes Premios en todo el mundo. Ellos dicen que no se puede hacer 125 porque tomaron la fecha de Sudáfrica, que tenía esas categorías. Eso no es cierto, porque la Federación Internacional de Motociclismo estaría muy contenta de que Argentina pudiera "hacer" cinco categorías y no sólo dos. Hacer dos categorías es ir fuera del reglamento y es un privilegio que le dieron en su momento a Sudáfrica, en el cual se basan ahora Argentina, Brasil y Japón para tomar dos categorías para sus Grandes Premios. Por eso creo que si hubiera interés en los organizadores, se podría hacer, además de 250 y 500, no sólo 125 sino también 80 y sidecars.

NEUMATICOS EN 5 CUOTAS



LIDER EN SERVICIOS

CORDOBA 5700 esq. BONPLAND
1414 - BUENOS AIRES
TEL 773-1759/1779

TARJETAS DE CREDITO

- ALINEACION (con revolucionaria alineadora computarizada que imprime ficha técnica)
- BALANCEO estático y dinámico
- TREN DELANTERO: reparación integral

INSTALADOR AUTORIZADO



REPUESTOS ACCESORIOS

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

Jorge y Daniel Carbone S.A.

Recién llegados de Alemania:
AMORTIGUADORES - PARTES DE CARROCERIA - BOMBAS DE AGUA y NAFTA
PARTES DE FRENSOS Y EMBRAGUE
TERMOSTATOS, etc.
ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR

1ª FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE, TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADOS

MARLIT

ENVIOS AL INTERIOR



Fábrica y Ventas:
Gral. M. A.
Rodríguez 2632
Tel.: 58-7843
1416 - Capital
PRECIOS SIN COMPETENCIA

CASA LINARES S.A.C.I.

FABRICANTES DE CERRADURAS Y HERRAJES PARA AUTOMOTORES



VENTAS: BULNES 2180
(1425) BUENOS AIRES
TEL. 83-1224 y 824-2729

FABRICA: PTE. ORTIZ 2275
(1852) BURZACO TEL. 299-1769

CASA GIOBELLINA

PARA SU AUTOMOVIL TODO...
ACCESORIOS - PARTES DE CHAPA EN GENERAL -
CERRAJERIA COMPLETA -
COLIZAS - BURLETES

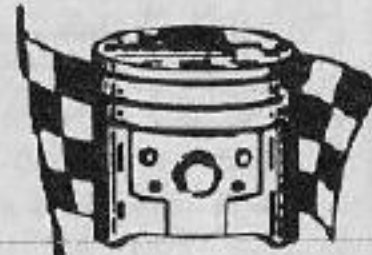
TODAS LAS MARCAS

ENVIOS A DOMICILIO Y AL INTERIOR

VIEYTES 1442 - Tel. 28-7882
Capital Federal

pistones

ODDI



PARA TODO TIPO DE MOTORES

FABRICAMOS SOBRE MUESTRAS Y PLANOS

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

REPUESTOS

MACH 2

RASTROJERO MOTORES INDENOR

M. MORENO 4898 (Ex Paraná) MUNRO
TEL 765-1724

ENVIOS AL INTERIOR

AMORTIGUADORES

SOYMO



- OMNIBUS
- COLECTIVOS
- CAMIONES
- AUTOMOVILES
- NACIONALES E IMPORTADOS

ZONAS DISPONIBLES EN EL INTERIOR

IBERA 180 - AVELLANEDA Bs. As. Tel. 204-5627

cromados

PARAGOLPES Y REJILLAS NUEVOS Y RECAMBIOS

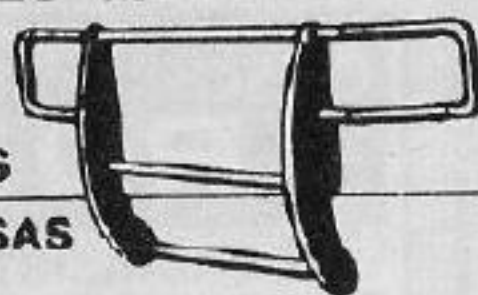
OPTICAS DE RECAMBIO Y ACCESORIOS

DEFENSAS



Establecimiento
Cromado
Coste S.R.L.

CALDAS 351 - TEL. 854-5268 - CAPITAL



VOLANTES DEPORTIVOS

Grillo

EN CUERO MADERA Y CUERINA

R. FREIRE 3215 - CAPITAL - 701-3829

ESCAPESTIPOS

- 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:
Mendoza 363 VENADO TUERTO (STA. FE)
TEL: 0462-25960

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

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

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

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

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

• KITS ECONOVAN • TECHO DURO
• CARROCERIAS EN FIBRA DE VIDRIO: PARA JEEP • CITROEN
• CUPULAS PARA TODAS LAS MARCAS

WORLD CAR

AV. MITRE 1130 - (C.P. 1602)
FLORIDA - T.E. 760-8995
R. B. ESQ. CUBA
SAN MARTIN
T.E. 769-3651



MOTOR HOME

EQUIPELO CON AIRE ACONDICIONADO

FRIART S.R.L.

INDEPENDENCIA 17 - AVELLANEDA - 201-4448

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

IMPORCAR

• LINEA COMPLETA
• LEGITIMOS
• IMPORTADOS
• NACIONALES

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

• TARJETAS DE CREDITO.

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

HORACIO

PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS **COMPETICION**

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

Envios al interior

Fabrica. Administracion.

VENTAS:
UNICA DIRECCION:
MILLER 3464.
542-1530 CAP (1431).
TEL. 543-9489



LEVAS ROMERO

COMPETICION

CARRIL 14 N° 8929 (ESPUÑA 158) - V. LYNCH
S. MARTIN. Bs. As. (11672) TEL. 755-0826

BUTACAS VEIGA

- JEEP • TORINO ZX • PORSCHE
- KOMBI • FIAT • FIAT
- R. FUEGO Y MUCHAS MAS

Fábrica: GAONA 4059 (1702).
CIUDADELA. TEL. 657-9536

F.A.D.E.S

• BUTACAS • JAULAS DE SEGURIDAD
CINTURONES ARNES

TC. - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGÜERO 1813. esq. H. Irigoyen.
FLORIDA. (all. Av. Mitre 1800)
760-0866

LEVAS BOSCH

Competicion

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

CASA ROG

ESPECIALISTA EN HERRAMIENTAS ESPECIALES PARA RECTIFICACION

EQUIPOS PARA RECTIFICAR TAPAS DE CILINDROS

ALVAREZ JONTE 4307 (1407).
BS. AS. TEL.: 567-7884

ruedas argentinas

COMPETICION

TC2000 • F2 CODASUR • FRA • TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA • F2 NACIONAL • CAP Y CAT. ZONALES

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

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



JAULAS DE PLATA IMPORTADAS Z SAP Z. 200

LINEA YAMAHA • ENCENDIDO ROTOR INTERNO • ROTOR EXTERNO
PLAT Y CONVERSORES • MOTOPLAT OKm.

- KIT ZANELLA 5 VELOCIDADES DE CILINDRO, PISTON Y TAPA.
- ESPECIALES POTENCIADOS (KART. LIBRES Y FORMULA 5)

CESAR GOÑI COMPETICION

PINERO 1294 - José C. Paz - TEL. 0320-22781

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



ALFREDO LOPEZ LA CASA DEL CARBURADOR

• T.C. • T.C. 2000 • F.R.A.

Turismo clase 2 y categorías zonales

- Rectificación general e integral del carburador Maritime - Aeronáutico - Automotor - Para maquinas vieles.
- Equipos para competición inyección Yectronic - Gayotronic - Bosch -
- Agente autorizado: Solley Holley - Weber - Galileo
- Aftinación controlada con equipos SUN
- Equipos a gas

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



CAPUCHAS ☆ **BOTAS**

☆ **BUZOS**

☆ **CASCOS**

• Goma • Curo

CINTURONES DE RAPIDO DESPRENDIMIENTO CON MEDIA VUELTA
3 - 4 - 5 y 6 ANCLAJES

Fabrica y distribuye: **PROVA**

A. Thomas 260 (1427) - CAPITAL - TEL: 553-4071





fórmula tres sudamericana

LA OFENSIVA EUROPEA

VELANDO LAS ARMAS EN SU FLAMANTE TALLER DE CHASCOMUS

SOMMI LUCHA EN DOS FRENTES

Pese a ser el argentino volcado en mayor grado a la tecnología foránea, adquiriendo chasis y motores europeos, el ex campeón de la F.R.A. no quiso descuidar el frente "interno" utilizando también en su equipo un chasis nacional... con motor italiano.

Gustavo Sommi apoyado en el motor Alfa Romeo que impulsará a los autos de su equipo. Notar la pieza que cubre la planta motriz.

Quienes conocen a Gustavo Sommi desde cuando ingresó a la Fórmula cuatro, no pueden dejar de sentirse satisfechos al visitar su recientemente inaugurado taller, comprobando que querer es poder, fundamentalmente cuando la profesión se abraza con pasión. Recordemos los inicios en la F-4, cuando su participación dependía de un grupo de personas conducidas por Juan Infante, Ader Faminato y Eduardo Márquez. De esa etapa quedó como resultado un campeonato -1979- y dos sub-1980/81- iniciándose por entonces en la M.A. F-2. Sus comienzos en ella fueron difíciles, algo lógico en una actividad tan competitiva. Recién aparecieron los primeros resultados cuando reunió los recursos para comprar un chasis Berta, llegando a obtener en Santa Rosa -La Pampa- uno de los pocos triunfos del motor Renault Alpine, cuando ya la realidad del rombo era el R-18. Luego, por necesidad presupuestaria, se separó de los hermanos Rullo para formar su propio equipo, y empezó a considerar el construir un taller de competición, precisamente el inaugurado a fines del año pasado.

Sommi no duda en afirmar que esta temporada será muy particular, comparada con otras. La apertura del taller coincidió con el cambio de reglamento que iguala a la F-3 Sudamericana con la F-3 Europea. Coincidiendo con el



apoyo de Francisco Zanón, quien también se desempeñará como director deportivo, permitiendo a Sommi conducir un chasis Dallara que tendrá actualizado el desarrollo directamente de fábrica, y con asistencia de Euroracing en el aspecto aerodinámico. La gestión de Zanón ha transformado además a Gustavo Sommi en el representante exclusivo para el país de los motores Alfa Romeo, que desarrolla Novamotor en Italia.

El esfuerzo que realizó en el automovilismo hace que a Gustavo Sommi le cueste evaluar el potencial con que encarará esta temporada de F-2 Sudamericana. Aunque Juan María Traverso le comentó: "¿Para qué voy a correr en F-3, si con tu auto y motor será muy difícil ganarte?"

En el taller de Chascomús se mezcla el moderado optimismo con la expectativa para compararse con autos de F-3. El trabajo es intenso, ya que además de alistar el Dallara-Alfa Romeo, se encaró el desarrollo de un Berta modificado con la tecnología del auto italiano.

Vimos el Fórmula Tres totalmente desarmado. Está realizado con tecnología de avanzada, seguramente muy parecida a la F-1.

Luego de más de 1.000 km de tests en Estancia Chica y Dolores, se desmontó totalmente, comprobándose en el magnaflex que la resistencia superaba al esfuerzo. El monocasco limpio se mostró como una caja casi cerrada y de escasa accesibilidad en sus partes mecánicas interiores. Los chapones metálicos de aleación liviana refuerzan los puntos de ataque de la suspensión delantera y del block motor. En talleres locales se están construyendo respuestos de los plásticos, deflectores, spoilers y los pontones, aunque éstos tendrán nuevo diseño. También vimos la alternativa de piso para circuitos rápidos, más coria y con perfil suave para disminuir las cargas verticales.

El Dallara posee ruedas con tuerca central y llantas de aleación liviana tecnomagnesio Campagnolo; Sommi también tiene las que usa el equipo Pavanello, marca O.Z. como en F-1, las que son 350 gr. más livianas que las originales, son desarmables y permiten cambiar media llanta hasta para obtener distintos desplazamientos en el trabajo de puesta a punto.

El Dallara Alfa Romeo está prácticamente listo, pero no ocurrirá lo mismo entonces con el Berta modificado, que ha pasado a ser "el mimado" del taller.

Este Berta de Fórmula Tres, adelante tiene casi el mismo chasis, con los refuerzos que rediseñó Oreste para hacerlo más rígido, agregándose sólo una segunda cruz de caños por encima de las piernas del piloto. Las grandes modificaciones se notan del habitáculo hacia atrás, donde la estructura tubular fue eliminada. El motor Alfa-Romeo se montó sostenido por un gran travesaño inferior mientras que arriba se fija con un chapón de "ergal" -aleación liviana muy resistente- tal como en el Dallara. Este será el primer Berta de F-3 con motor autoportante, aprovechando que el block italiano está preparado para soportar los esfuerzos que este sistema impone. En las cámaras hay aluminio, y en su exterior tiene nervaduras que fortifican sus laterales.

El motor autoportante, entonces, además de erogar la potencia de impulsión, actuará como agente impulsor, libre de tensores que generalmente

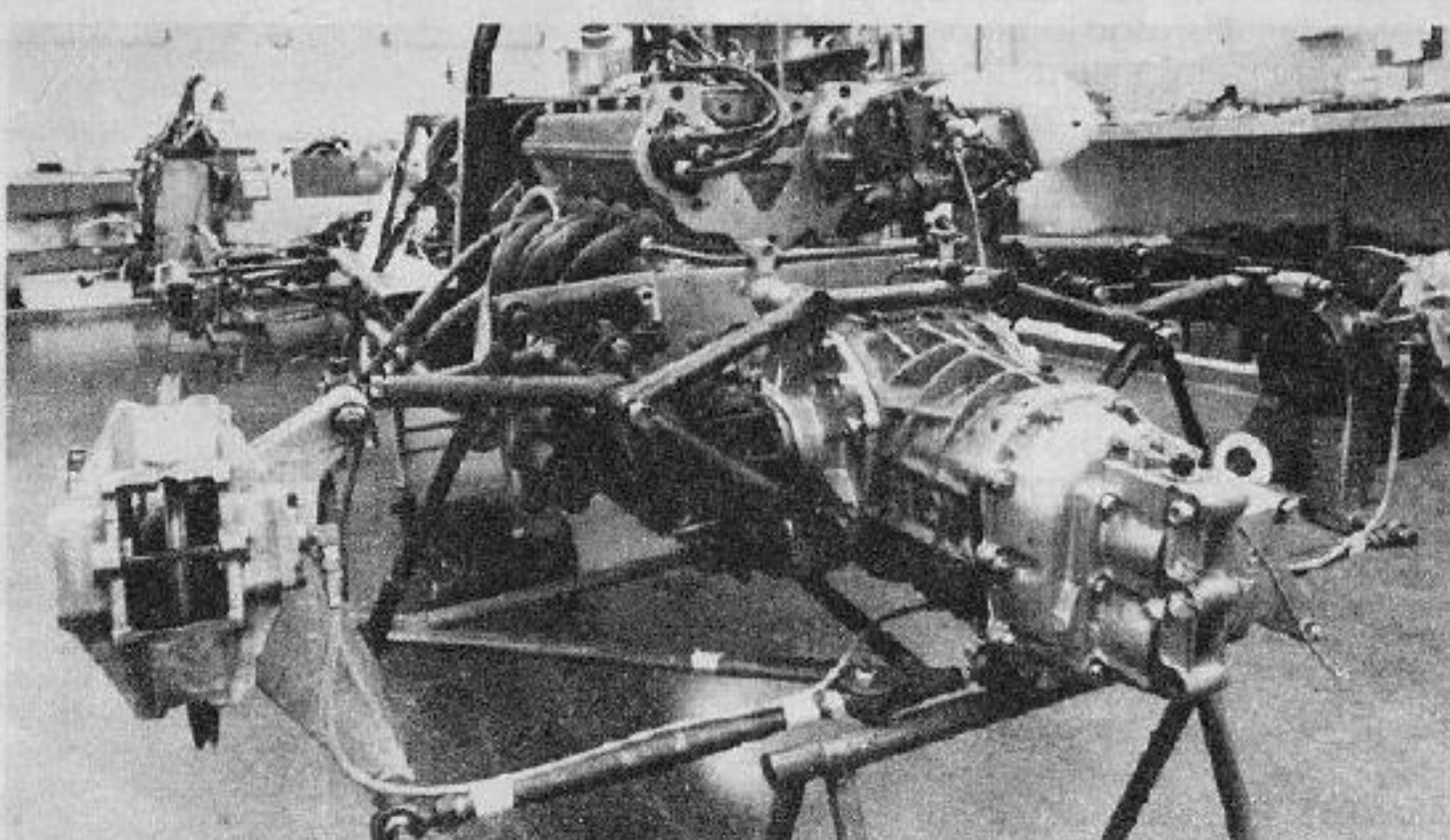
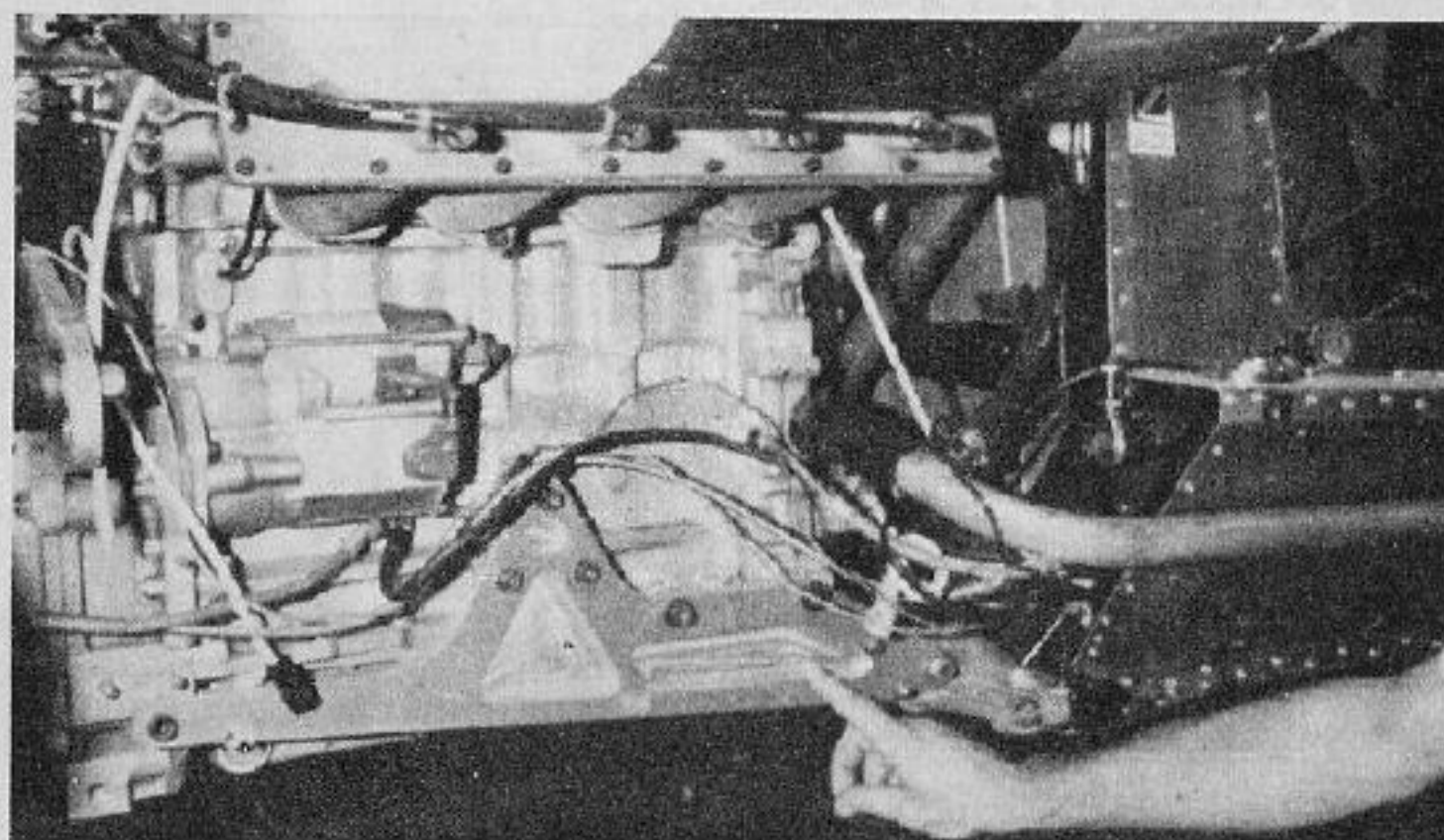
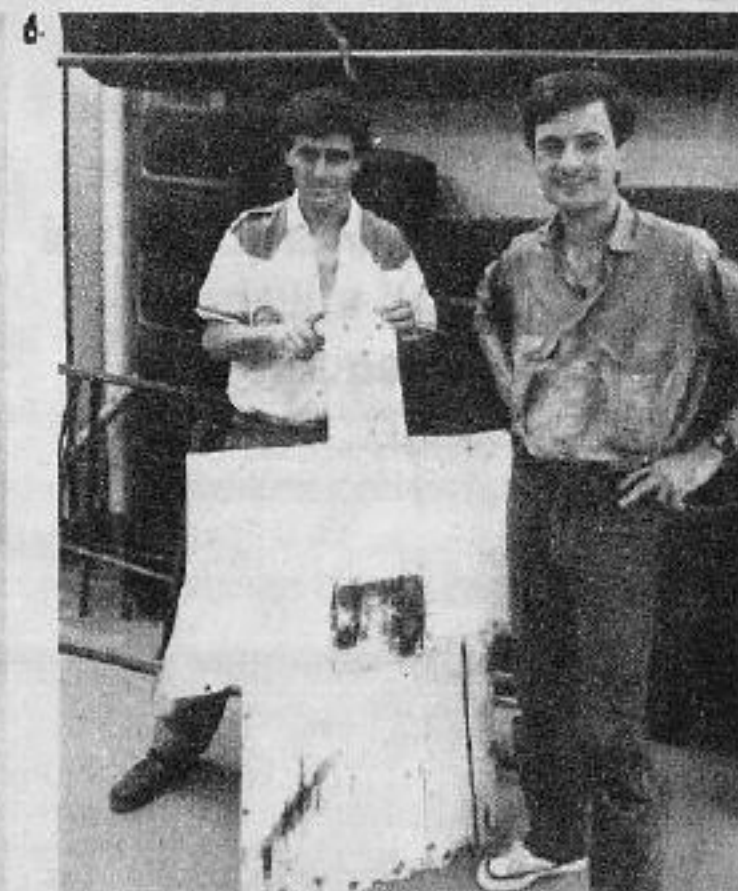
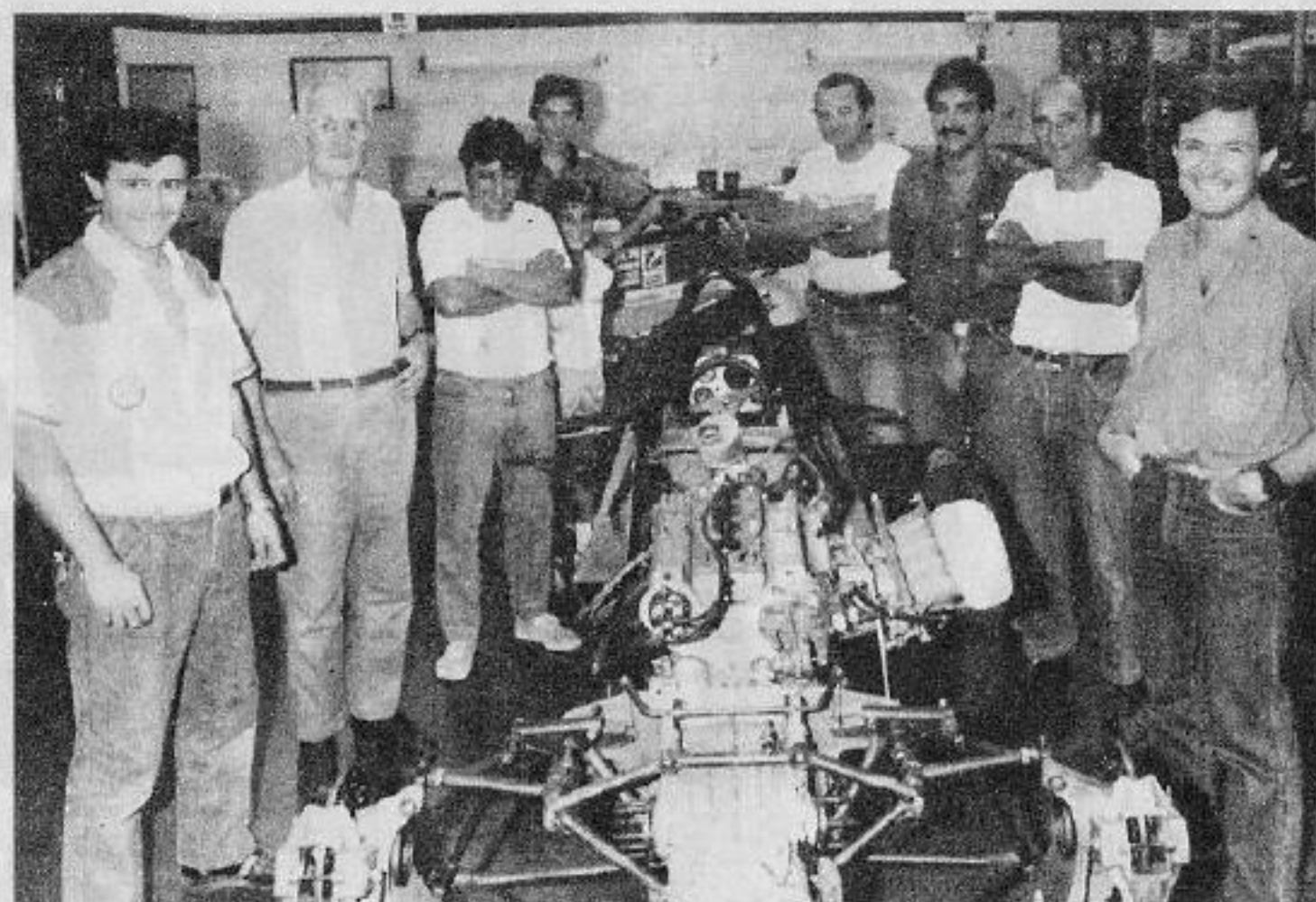
complican el empuje por descomposición de fuerzas, cuando trabaja la suspensión.

La caja de velocidades es una Hewland MK 9, sobre la cual está armada la suspensión trasera, progresiva, accionada por un balancín superior de palanca variable. Posee una barra correctora de dureza regulable desde el habitáculo. Esta suspensión, que Sommi construyó con el asesoramiento de Berta, es parecida a la de Pegoraro, con el balancín de palanca variable simplificado y tiene dos puntos de anclaje para modificar el centro de rolido, aquel regulador ya lo poseía el auto anterior. Los alerones y spoilers del Dallara serán probados en el Berta. El bajo peso de estos apéndices aerodinámicos se debe a que están contruados con centro de panel de abeja en aluminio, con el borde de los perfiles de teigopor expandido y recubierto con una capa de fibra de carbono. La resistencia del soporte central del alerón trasero es de 450 kg. a 250 km/h. Hay dos alerones, para circuitos lentos, que genera mayores cargas, y para trazados rápidos. La altura del motor Alfa Romeo complicó su adaptación al Berta, quedando con el carter bajo. Para prevenir el toque contra el piso se colocaron patines similares a los del Dallara, así como también en la parte delantera del auto para prevenir los golpes en algunos circuitos.

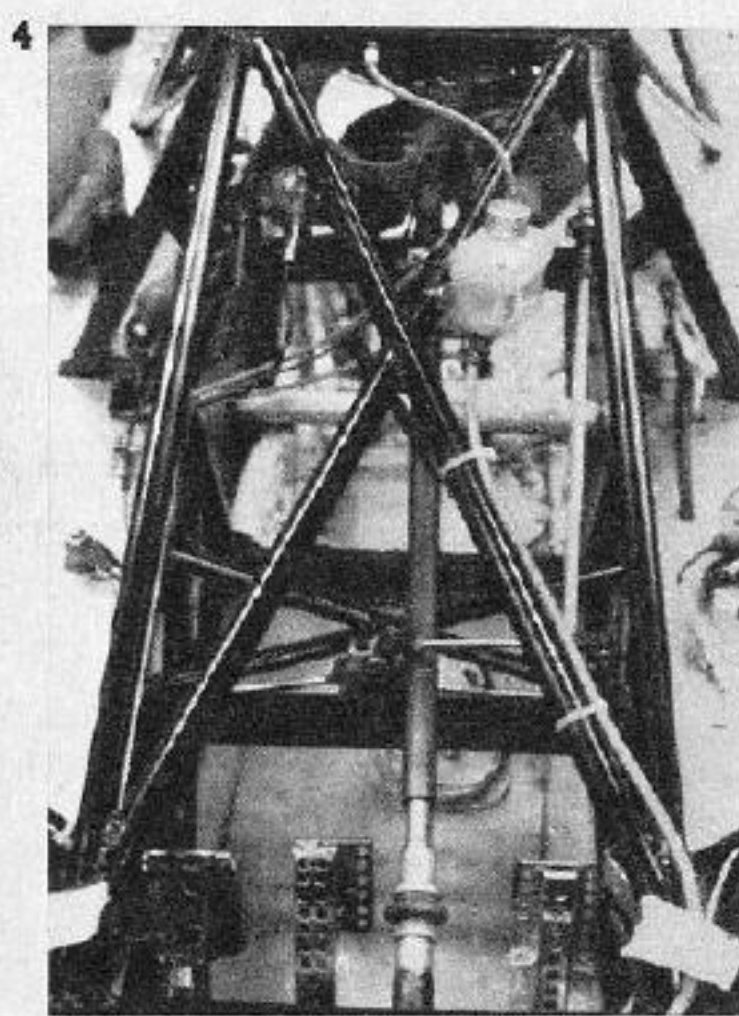
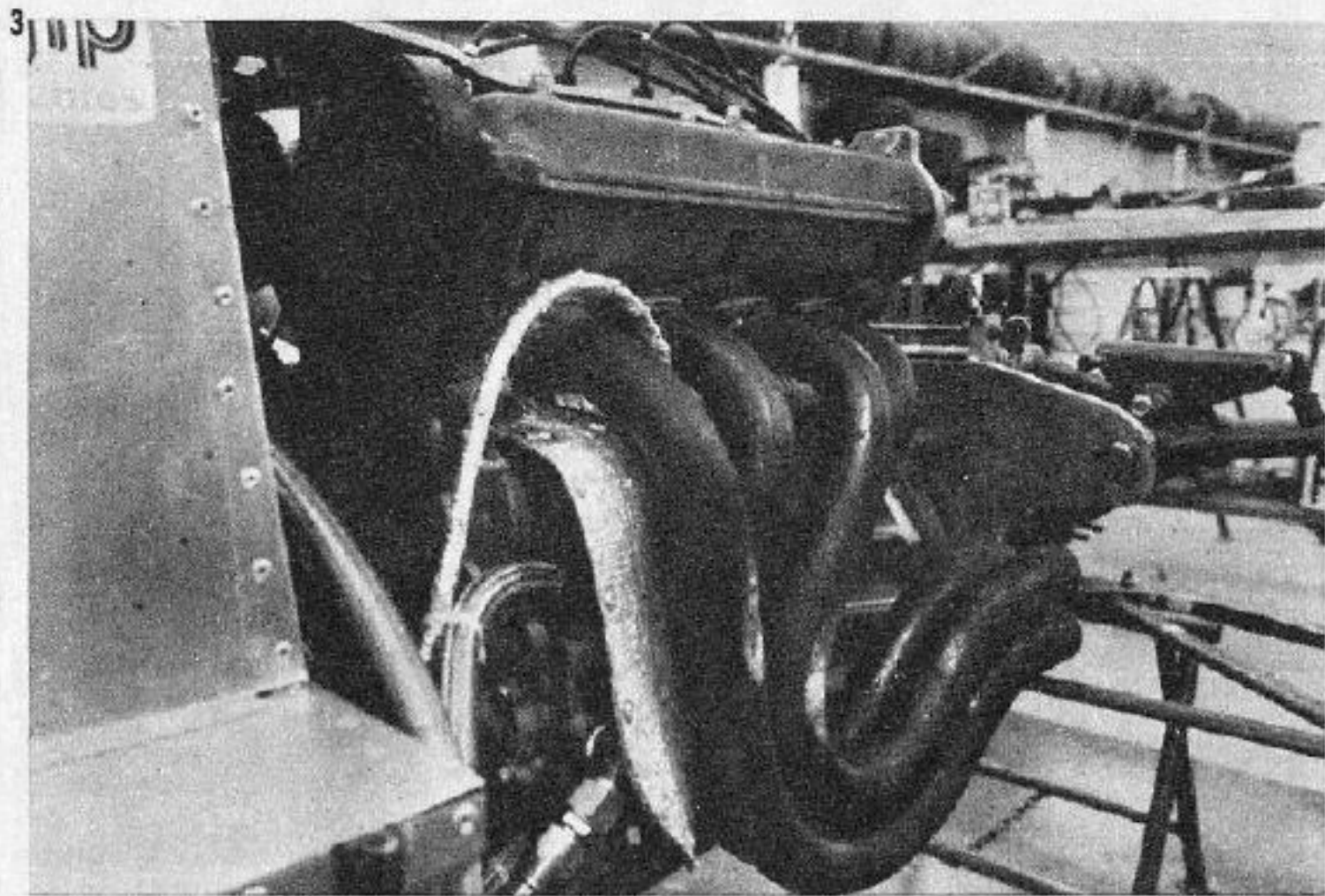
El desarrollo ulterior de este Berta con inspiración Dallara, incorporará el tanque de combustible central, formando un cajón que aumentará la rigidez de la zona. Al eliminar los tanques laterales, usan los pontones del auto italiano con el fin de disminuir el área frontal del Berta.

No hay dudas que en Chascomús se ha iniciado un nuevo desarrollo para el Berta de F-3 que, de rendir como el Dallara, permitirá tener un auto con chasis tubular -que sigue siendo la realidad para Sudamérica- con las prestaciones del avanzado monocasco peninsular.

Pocas veces alguien se preparó con tanto potencial para vencer al invicto campeón de la F-2, Guillermo Maldonado, lo que le da una razón más para esperar expectantes la apertura del torneo.

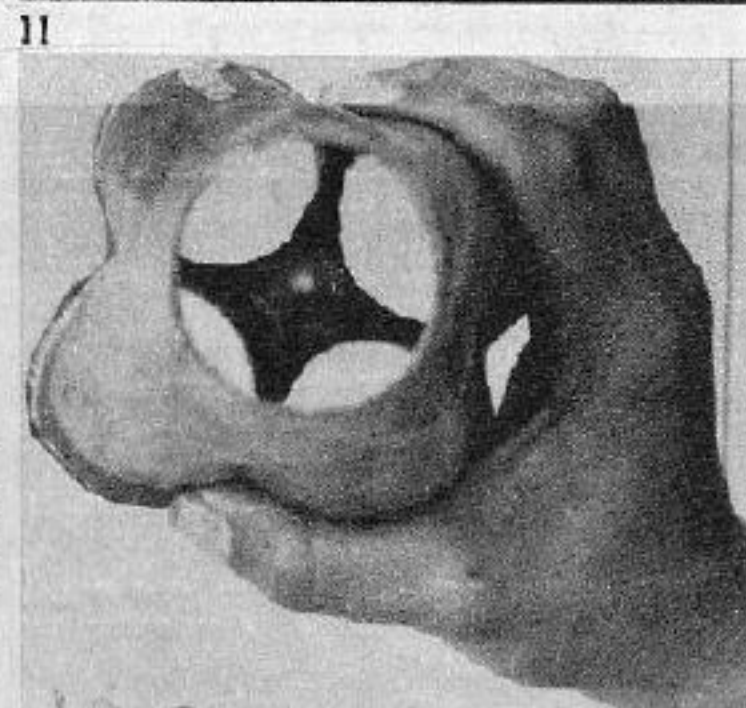
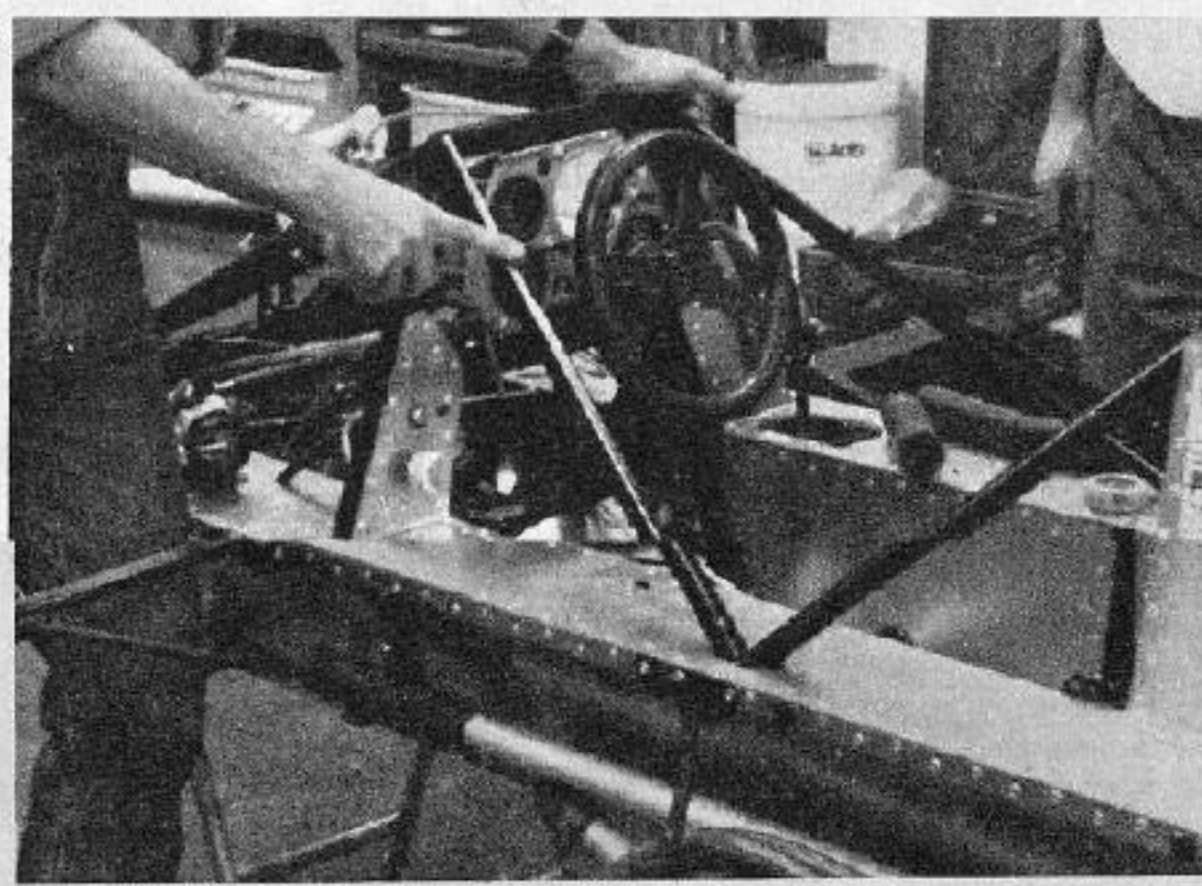


Por Alberto Juárez
Fotos: Enrique Bianco



DETALLES

Equipo: Gustavo Sommi,
Director: Gustavo Sommi.
Pilotos: Gustavo Sommi y Néstor Gurini, Ingeniero Francisco Zanón.
Director técnico: ingeniero Francisco Zanón.
Director deportivo: Raúl Aparicio.
Autos: 1 Dallara 386, con desarrollo actualizado por Dallara Italia y en aerodinámica por Euroracing
 1 Berta con motor autoportante y suspensión trasera y progresiva.
Transmisión: Caja de velocidades Hewland MK9 en ambos autos.
Motores: Alfa Romeo preparación Novamotor,
 Número de cilindros: 4
 Diámetro de cilindros: 86,95 mm.
 Carrera del pistón: 84 mm.
 Cilindrada: 1996 cm³.
 Cigüeñal: con cinco apoyos.
 Bielas: Novamotor, de titanio
 Pistones: de "Electrón" estampados con un aro de compresión y aro ventilado de 1 mm.
 Presión de aceite: 30 lb/pulg²,
 Inyección Bosch Kugelfischer P.L. 04 con cuatro reguladores,
 Potencia máxima: 168 C.V. a 5.400 r.p.m.,
 Par motor máximo: 23 kgm a 4.700 r.p.m.,
Mecánicos: Rubén Sommi, Eduardo Fisola, Carlos Tieri, Angel González y Alberto Ciale.



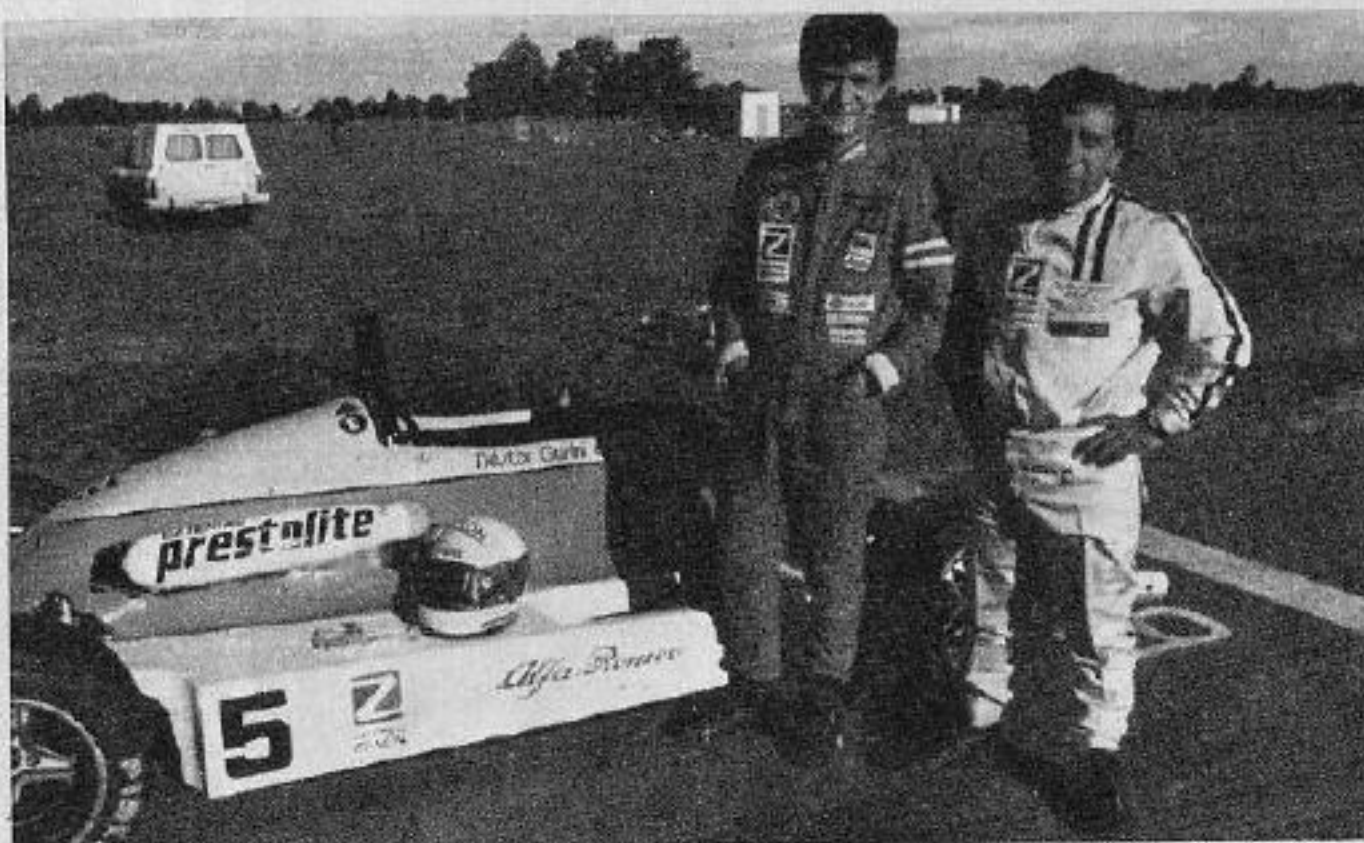
GURINI Y SOMMI PROBARON EL BERTA-ALFA ROMEO



Parada en boxes de Néstor Gurini para cambiar impresiones.

Girando en Estancia Chica, con el Berta modificado y el motor Alfa Romeo.

El pasado jueves 9 de abril el equipo de Sommi, incluyendo a Néstor Gurini su flamante adquisición, comenzó a probar el Berta-Alfa Romeo en el circuito bonaerense de Estancia Chica. Gustavo Sommi giró 78 vueltas con un mejor registro de 37373/100 (5/100 menos que lo hecho sobre el Dallara-Alfa) utilizando un motor que recorrió ya más de 1.100 km de tests. La suspensión—más rígida— fue probada incluso circulando sobre los picos del trazado. Al comenzar los entrenamientos de Gurini, luego de tres giros, la caja de cambios se trabó—luego se descubrió que había una viruta de acero en la selectora. Al día siguiente, Gurini dio otras doce vueltas (38 segundos, lo mejor). Sommi quedó conforme con la suspensión progresiva, la cual se mostró muy sensible en pista y al cambio de resortes. En el futuro probarán barras de mayor diámetro y dureza, quizá en las Flores, desde este miércoles 15 donde ensayarán durante dos o tres días.



A.J.
Fotos: Carlos Varela

El equipo en pleno, Sommi, Gurini y la máquina que utilizará el platense.

2. El equipo en pleno alrededor del Berta-Alfa.
 3. Escapes del motor Alfa Romeo y aislamiento entre los tubos y conductos de lubricación. 4. Zona de la pedalera. Notar la gran cruz de caños y otra pequeña sobre el travesaño. De esta toma se mejora la seguridad del piloto. 5. Sommi y Aparicio muestran los dos alerones. Con inscripciones el de circuitos lentos, y "limpio" el de trazados veloces. 6. Evidentemente Aparicio y Sommi son inseparables. Posando al lado de una de las opciones de trompa. 7. En primer plano la llanta desarmable O.Z. a su derecha la normal. 8. Refuerzos laterales de la nueva serie de chasis Berta. 9. Otra mano mostrando las nervaduras del block Alfa Romeo. Ver la toma dinámica. 10. Primer plano de los frenos y suspensión trasera del chasis Berta. 11. Trombón de escape 4-1 con tubo venturi central.

la figura

JORGE OYHANART, su racha y el triunfo en Bahía Blanca

“LA CLAVE FUERON LOS FRENO”

Luego de arrimarse a la victoria en las tres primeras del Turismo Carretera '87 y en su debut en Nissan 300 ZX, Bahía Blanca le dio el primer puesto al “Vasco” de Pilar.

ARRIBA: Jorge Oyhanart junto a su familia luego del triunfo. FOTO MAYOR: El “Vasco” circulando en Bahía Blanca, visto en una artística toma dentro de un neumático de los que delimitan el trazado.



Jorge Oyhanart volvió a triunfar en el Turismo Carretera en la prueba de Bahía Blanca. Este halago no le llegaba al “Vasco” desde la competencia de Junín, el 7 de setiembre del año pasado.

Se preparó muy bien para esta competencia y la actuación de Rafaela no implicó ningún inconveniente, y no restó tiempo de trabajo al Ford de TC.

“Hicimos para esta carrera todos los trabajos que desarrollamos normalmente sobre el auto; teníamos la experiencia del año pasado, donde yo había ganado una serie, y la aprovechamos muy bien. La presentación en Rafaela no implicó ningún inconveniente organizativo para mí, pues el Nissan lo atiende el equipo de Juan Pozniak, y lo único que hago es correr. En Pilar se quedaron mis primos, desarmando todo lo que revisamos normal-

mente, comprobando el estado de algunos elementos en el magnaflux, y dejándolo listo para andar.”

El “Vasco” reconoció una clave en su actuación bahiense, para sortear rápidamente las tres chicanas que había en el trazado Grunbein, y el retome que se hacía en primera velocidad.

“Hemos adoptado una costumbre que no todos la tienen, la de hacer los frenos nuevos para cada carrera. Hicimos eso para Bahía Blanca y el auto paraba como los dioses, esa fue una de las claves en la lucha con Emilio Satriano, pues el Chevrolet andaba muy bien y la mayor diferencia yo la hacía en los frenajes.”

La sinceridad no estuvo ausente en las declaraciones del defensor del Ford Falcon N° 5, y sin reticencias admitió que “si no se quedaba ‘John-

ny’ De Benedictis, seguro que yo no ganaba porque él tenía bastante ventaja y su Dodge andaba muy rápido”.

Cada victoria deja recuerdos muy especiales, siempre referidos a las circunstancias en que se logró. Esta es la segunda de Jorge Oyhanart en el Turismo Carretera, y no podía estar ausente el balance de los dos triunfos.

“Te diría que recuerdo los dos triunfos por igual, pero esta última fue muy dura, porque tuvimos que luchar mucho con Emilio Satriano y eso le da más gusto a la cosa. En la de Junín gané porque se quedó Emilio, pero hice toda la carrera solo. No obstante, siempre uno se acuerda mucho de la primera vez que gana, por eso digo que tengo muy buenos recuerdos de las dos carreras.”

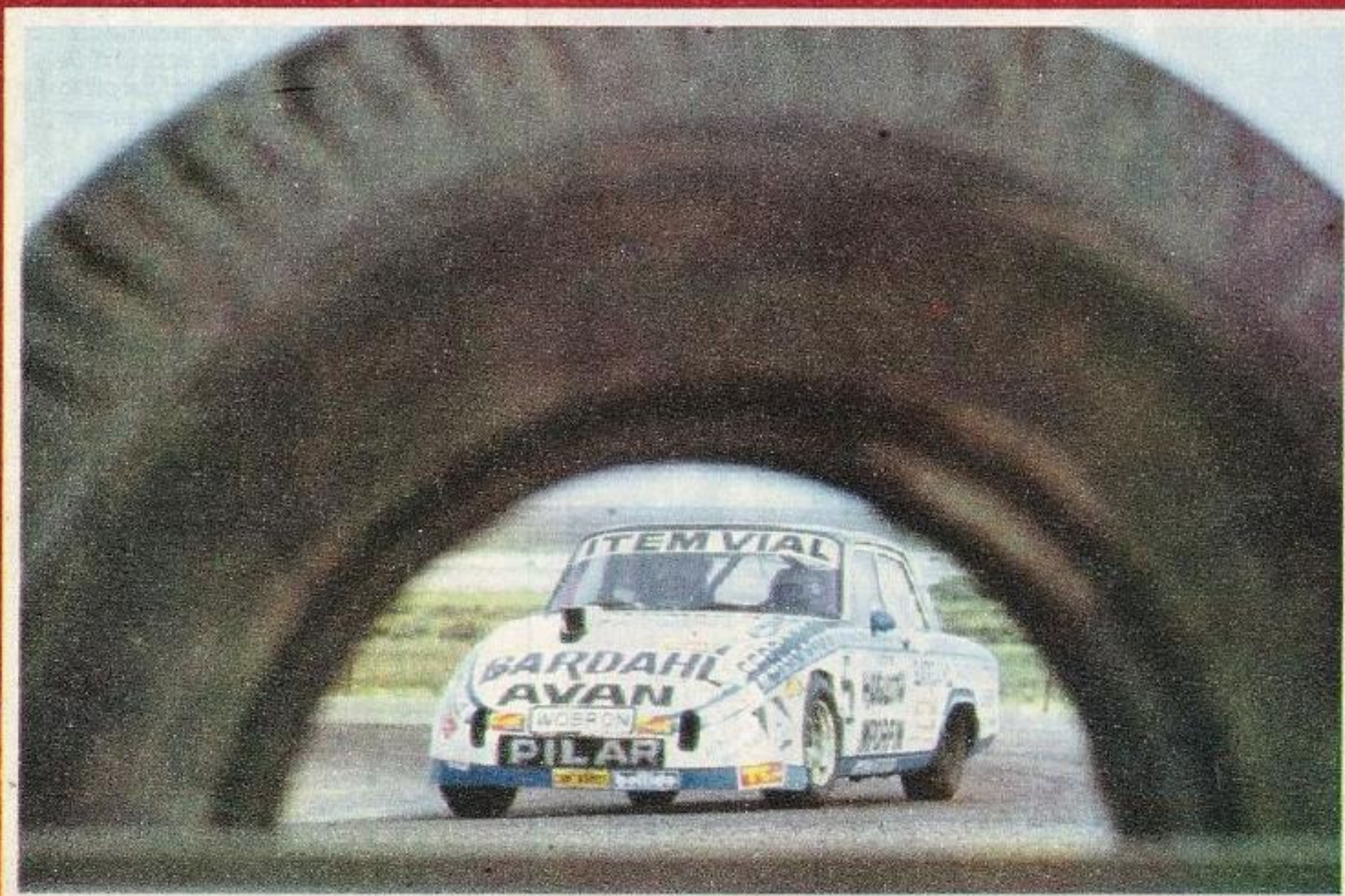
El futuro lo espera con mucho trabajo sobre el Ford Falcon de TC y con algunas expectativas por seguir con el Nissan 300 ZX.

“Por el momento nos preparamos con todo para Junín. Mis primos, Marcelo Demarchi (mi mano derecha), y Juan Molina quien me acompaña actualmente, son colaboradores en el taller. Le debo un gran agradecimiento a José Miguel Hecceg, porque si él no ‘mete la mano’ en los motores el Ford no anda, y gracias a él he llegado hasta este lugar. Con respecto al Club de Pilotos, voy a seguir con el Nissan 300 ZX de Juan Pozniak, siempre y cuando las carreras no se superpongan. A Paraná no voy a ir porque ese día tenemos Turismo Carretera.”

Junín espera. Allí con ánimos renovados, Jorge Oyhanart estará el 26 de abril próximo, intentando mantener esta serie de buenas actuaciones de 1987, comenzadas con el segundo puesto de Santa Teresita, y continuadas con el cuarto de Buenos Aires y el tercero de Nueve de Julio, siempre en TC. Racha que no se cortó al debutar con un Nissan 300 ZX en Rafaela, consiguiendo el segundo puesto y luego de todos los acercamientos a los laureles, llegar finalmente al codiciado “uno” en Bahía Blanca.

En Junín tendrá otro desafío, y el “Vasco” ya está pensando en él.

Marcelo Padin
Fotos: Enrique Blanco y
Enrique Ferrupato



CORSA A FONDO

TURISMO CARRETERA EN BAHIA BLANCA, PCIA. DE BUENOS AIRES (5/4/87)

El panorama ya no es el mismo de hace un par de años. Progresivamente se vio como el monopolio de Dodge fue desapareciendo, y esa marca que dominaba por completo debe ahora esforzarse para estar a la altura de Ford y Chevrolet, configurándose un cuadro de paridad absoluta.



LOS TIEMPOS CAMBIAN...

Por Oscar Izzo

Fotos: Enrique Bianco y Enrique Ferrupato

Los Dodge de Spinello (oscuro) y de Urquiza encarando la recta luego del puente en el circuito de Punta Alta. Los productos ex Chrysler ya no dominan.

BOLETIN DE ORGANIZACION

Organizador: Bahía Blanca Automóvil Club.

Accesos: Muchos, todos en muy buen estado. **5 puntos.**

Controles: Regulares. Hubo desborde de público en varios sectores. **2 puntos.**

Comodidades: Las habituales en un semipermanente, aunque con la instalación de módulos sanitarios. **2 puntos.**

Estado del circuito: Muy bueno. **8 puntos.**

Boxes (instalaciones): Amplias y bien delimitadas. **3 puntos.**

Boxes (condiciones de trabajo): No hubo extraños interfiriendo. **3 puntos.**

Promoción del espectáculo: Regular. **2 puntos.**

Servicio de Prensa: Bueno. **3 puntos.**

Puntualidad: No existió. **0 puntos.**

Total: 25 puntos (Ideal: 46 puntos)

Analizando los podios de las cuatro competencias disputadas hasta el presente (Santa Teresita, Buenos Aires, Nueve de Julio y Bahía Blanca) se puede palpar cómo fue cambiando el panorama en cuanto al desempeño de las diferentes marcas, tomando como parámetro lo sucedido en los últimos dos años.

Por entonces, los Dodge eran los autos a batir, en un monopolio que llegó a hostigar por lo repetido, y este detalle

significó una sensible merma de asistencia de público a las distintas competencias. "Si ya sabemos de antemano quién ganará...¿O hay alguien que pueda hacerle sombra a Mouras y Castellano? fueron los argumentos del soberano.

Consciente de ello, la Comisión Directiva de la Asociación Corredores Turismo Carretera, comenzó a tomar cartas en el asunto, adecuando paulatinamente los reglamentos técnicos y los cir-

T.C. EN BAHIA BLANCA

EL RINCON DE LA COMPUTADORA

La tira que reproducimos surge de la computadora del equipo "Carburando", y refleja la final -vuelta por vuelta- entre los cinco primeros clasificados. En la columna de la izquierda se consigna el tiempo acumulativo, y a la derecha, el tiempo neto de cada una de las doce vueltas. El registro subrayado es el mejor de cada uno de los cinco primeros clasificados.

COCHE= 5 CORREDOR= OYHANART

0/04/24.08	
0/08/34.99	0/04/10.91
0/12/45.31	0/04/10.32
0/16/56.58	0/04/11.27
0/21/08.08	0/04/11.50
0/25/18.46	0/04/10.38
0/29/29.11	0/04/10.65
0/33/37.14	0/04/08.03
0/37/47.88	0/04/10.74
0/41/55.79	<u>0/04/07.91</u>
0/46/04.34	0/04/08.55
0/50/17.20	0/04/12.86

COCHE= 6 CORREDOR= SATRIANO

0/04/24.46	
0/08/36.93	0/04/12.47
0/12/48.33	0/04/11.40
0/17/00.09	0/04/11.76
0/21/10.87	0/04/10.78
0/25/21.39	0/04/10.52
0/29/31.81	0/04/10.42
0/33/41.08	0/04/09.27
0/37/49.82	<u>0/04/08.74</u>
0/41/59.72	0/04/09.90
0/46/10.84	0/04/11.12
0/50/23.45	0/04/12.61

COCHE= 24 CORREDOR= BRESCIA

0/04/24.99	
0/08/36.43	0/04/11.44
0/12/48.53	0/04/12.10
0/17/00.96	0/04/12.43
0/21/12.18	0/04/11.22
0/25/22.92	0/04/10.81
0/29/33.53	0/04/10.54
0/33/44.44	0/04/10.91
0/37/55.32	0/04/11.08
0/42/05.74	0/04/10.22
0/46/16.68	<u>0/04/10.94</u>
0/50/29.59	0/04/12.91

COCHE= 4 CORREDOR= MURRESI

0/04/24.23	
0/08/38.55	0/04/14.32
0/12/49.86	0/04/11.31
0/17/03.52	0/04/13.66
0/21/15.09	0/04/11.57
0/25/27.69	0/04/12.60
0/29/42.56	0/04/14.87
0/33/54.94	0/04/12.38
0/38/06.28	0/04/11.34
0/42/17.30	0/04/11.02
0/46/29.17	<u>0/04/11.87</u>
0/50/40.89	0/04/11.72

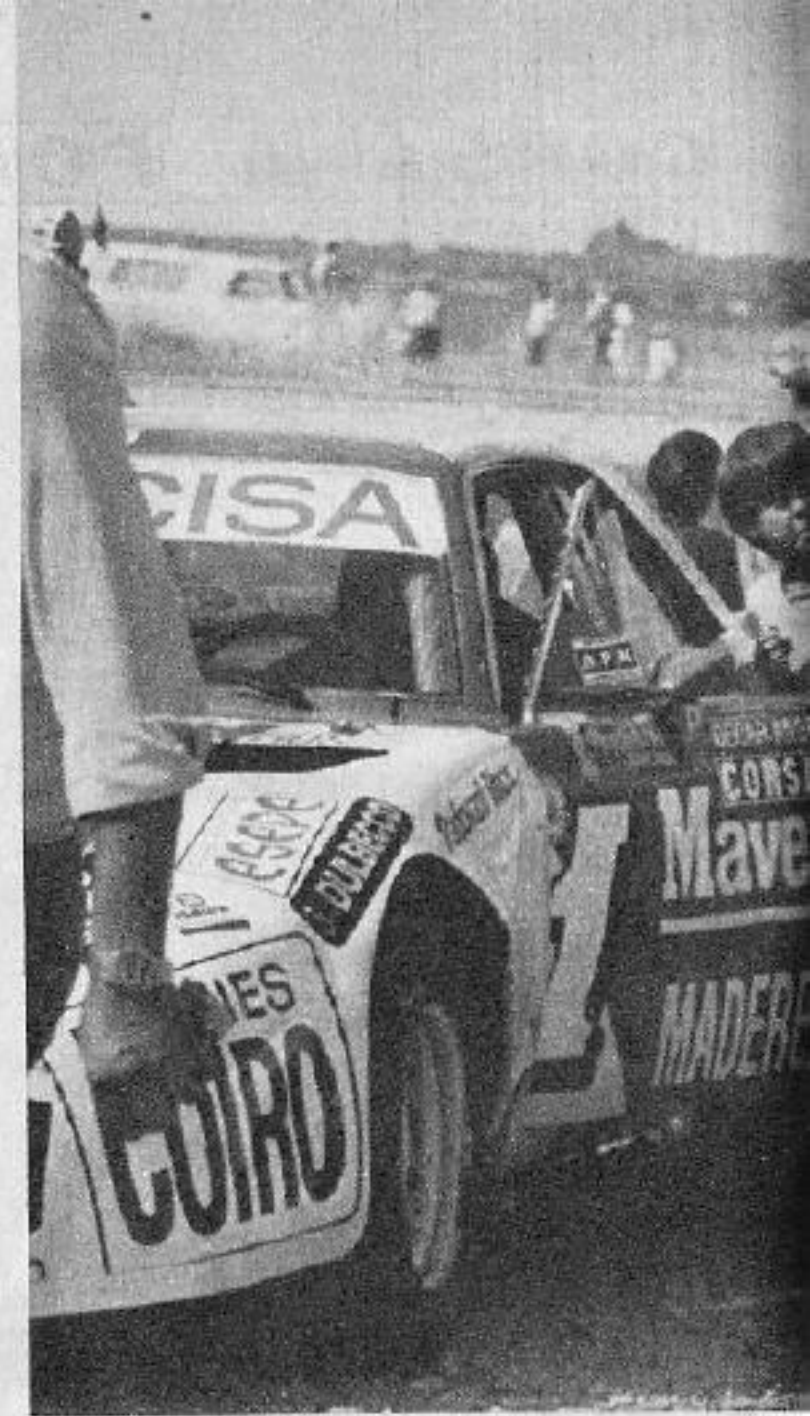
COCHE= 9 CORREDOR= CALAMANTE

0/04/24.79	
0/08/37.17	0/04/12.38
0/12/50.42	0/04/13.25
0/17/02.91	0/04/12.49
0/21/14.86	0/04/11.95
0/25/27.10	0/04/12.24
0/29/39.03	0/04/11.93
0/33/51.28	0/04/12.25
0/38/09.58	0/04/18.30
0/42/20.46	<u>0/04/10.88</u>
0/46/31.83	0/04/11.37
0/50/46.00	0/04/14.17

cuitos para que ninguna de las marcas intervinientes pudiera tener una preminencia o dominio, tal como acontecía años atrás.

Así llegó a esta feliz instancia de hoy, con cuatro carreras disputadas, cuyos podios albergaron -casi en mayoría- a

las tres marcas tradicionales. Sólo falta Torino, pero eso es tema que merece otro análisis, queremos resaltar el regreso de Ford y Chevrolet a los primeros planos. Veamos: como en Santa Teresita, los tres primeros lugares fueron para Castellano (Dodge), Oyhanart





CARTA DE PRESENTACION

GUSTAVO BRESCIA



Nació en la localidad bonaerense de Azul, el 3 de enero de 1966; es soltero y sus primeras armas en el automovilismo de-

portivo las hizo en la categoría Promocional 850 del Centro de la provincia en 1974. Permaneció en ella hasta 1979, lapso en el que triunfó en dos oportunidades.

En el '79 corrió la primera carrera de Turismo Carretera que fiscalizó la ACTC en el Autódromo, con el auto de Juan Arrechea. Ese fue su debut a nivel nacional. Posteriormente se presentó en tres oportunidades como acompañante de Arrechea, hasta que en 1981 compró el Dodge que pertenecía a Orlando Rodríguez y a partir de la temporada siguiente ya se dedicó de lleno a la categoría.

Luego del terrible accidente ocurrido en Monto, hizo otro auto de la misma marca -Dodge- que actualmente lo corre Jürgen Nathan y que en determinadas ocasiones utilizarán Juan Arrechea y Carlos Jarque.

"Estamos trabajando mucho para poder ganar una carrera, veremos si nos dejan", fue la reflexión de Brescia, y para conseguir eso están a su lado los integrantes de la pena "La Amistad" de Azul. La preparación y el mantenimiento del auto se hacen íntegramente en su ciudad natal, por lo que todas las satisfacciones obtenidas en el TC tienen un sabor muy especial.



AL TEAM SATRIANO



Esta vez la distinción no es para un piloto, sino para los integrantes de un equipo concretamente los que se desempeñan bajo las órdenes de Pablo Satriano, quienes sin estridencias pero con suma efectividad y rapidez, trabajaron para dejar en condiciones el Chevrolet de Osvaldo Meres, cuyo motor había sufrido una recalentada, torciendo una válvula al romperse la correa dentada en la primera serie. Debido a ese trabajo, el "Pato" tuvo en la final un auto con el que largaron en la fila 23, llegó al cuarto puesto en la clasificación general.



PREMIO CORSA FORMULA ONE

El par de guantes de competición Formula One, tuvo esta vez como destinatario al piloto pigüense Oscar Alaux, quien con no muchos recursos económicos, suele suplir esa talencia con espíritu y talento conductivo. En Bahía Blanca con su Chevrolet se las ingenió para salir 11° en la segunda serie y 12° en la final.

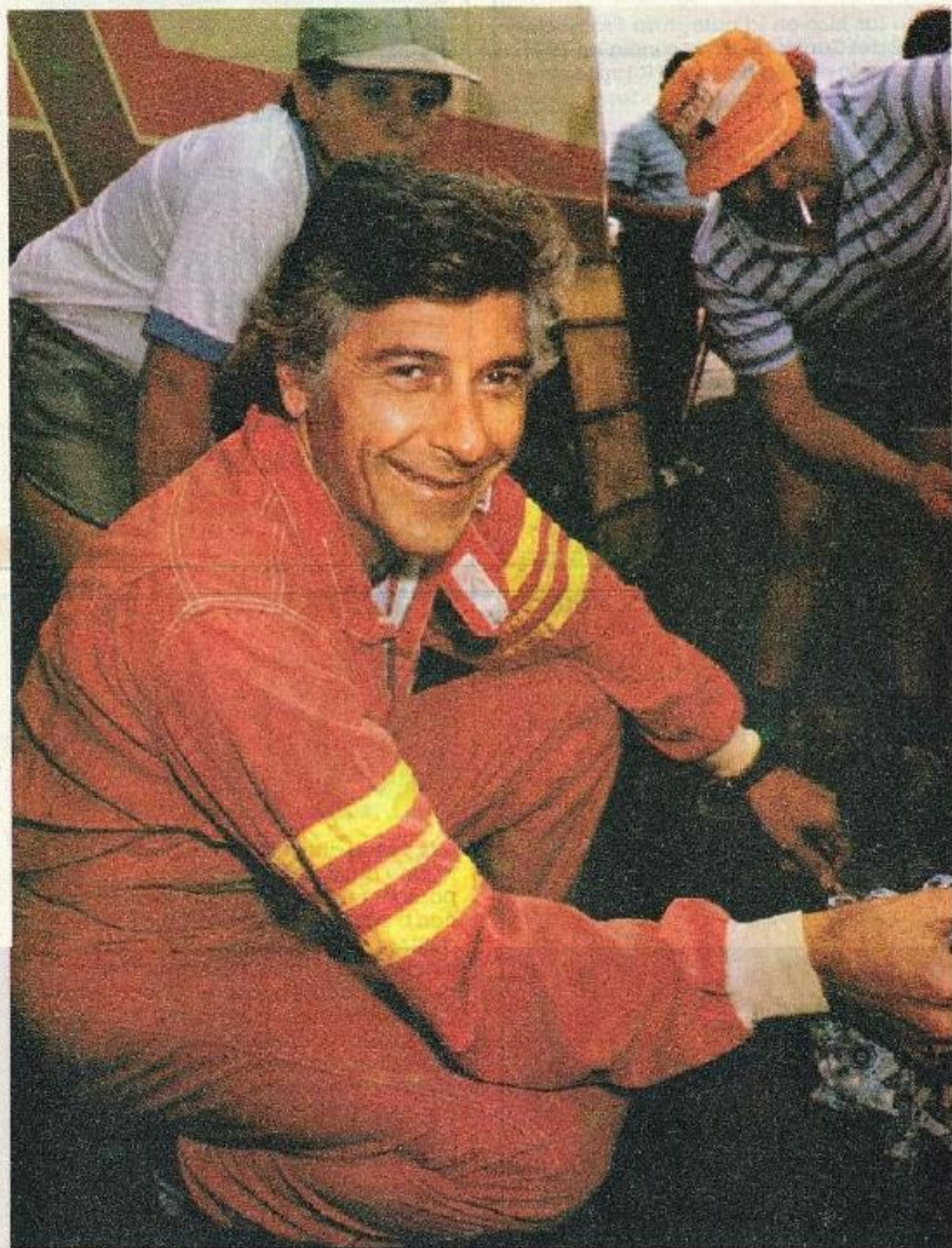


1) José Luis Paolucci encabezando un trencito en el que Brescia está "enganchado". Atrás, "Tony" Aventin intenta el acercamiento. 2) El campeón Angelelli no pudo estar presente en la final. 3) Desahogado trabajo en el box de Castellano. Cambiaron el diferencial luego del "beso" contra las gomas de la primera chicana, pero el auto no se tenía. 4) ¡A votar!, el público dio su respuesta al concurso de CORSA "Campeones" y Orient. 5) No fue un chiste sino una advertencia. Varios se dieron flor de suso con los olidos. 6) Con más talento que recursos funciona Oscar Alaux sobre su Chevrolet.

PASOS EN FALSO

A) M. Calamante no quiso que Marcos lo pasara y esta fue la consecuencia. B) Juan C. Jazma cometió una irregularidad en la primera chicana y fue descalificado. C) Carlos Nani en posición poco clásica. D) Romero no quiere dar ventajas, pero por la tierra no. E) Algo similar sucede con Reimonte y también con Nesprías (F)

T.C. EN BAHIA BLANCA



8



LUCES Y SOMBRAS

La sinceridad: De Oscar Castellano y Emilio Satriano. "Me golpeé contra las gomas en la chicana porque venía des-concentrado" (Castellano). "Faltando unas dos vueltas me fui afuera" (Satriano). No hubo excusas de frenos ni nada por el estilo. ¡Muy bien!

Lo temible: Los carteles que había en varios sectores del circuito, proveyendo sobre la presencia de víboras. Y no era chiste... las hubo.

El gesto: De la Asociación Corredores Turismo Carretera, que acudió en ayuda de los damnificados por las inundaciones de la provincia de Buenos Aires, haciendo un envío de viveres y manitas.

Lo alarmante: Para Juan De Benedictis y Roberto Mouras quienes en esta temporada no recogieron más que frustraciones. ¿Será hora de ir a Luján?...

La ausencia: Llamativa por cierto, del Ford Falcon de Felipe Salgado, habitualmente conducido por Esteban Ferandino.

Lo gratificante: El duelo protagonizado por Eduardo Marcos (Ford) y Mariano Calamante (Chevrolet), en el que la limpieza fue común denominador.

La confianza: De Rubén Daray, "Al auto aún le falta 'agarrar voleo' pero en líneas generales estoy conforme. Al menos hoy pude llegar".

Lo insolito: La bandada de patos que por algunos momentos se paseó indiferente por un sector del circuito. ¿Estarían esperando el paso de Morresi?

El lamento: De Oscar Alaux, "En la que viene no voy a poder estar... Los recursos son escasos".

El recibimiento: De Oscar Castellano, hacia Osvaldo Morresi, cuando éste dejó su auto, ayudándolo a bajar de entre las cubiertas que delimitaban la chicana.

La presencia: De Eduardo Casá, quien se encargó de bajar la bandera a varios participantes.

El buen gusto: En la decoración de los autos se evolucionó mucho. Ya son pocos los "mamarrachos" que se ven. Ahora, en general, priva el buen gusto en los motivos y en los colores. Sólo faltan que algunos comprendan de la importancia de llevar -aunque sea pequeño- el número correspondiente en alguna parte de la trompa.

La rotunda: De todos los aviones de emisoras radiales que sobrevolaban el circuito, debido a que en el aeropuerto bahiense debía descender un avión de línea.

Lo bueno: La instalación de sesenta módulos sanitarios a lo largo del circuito para las necesidades del público.

Lo malo: La invasión de público a la ruta cuando termina la carrera, olvidando que aún había participantes compitiendo, y los nudos de tránsito que se arman, al no respetarse la indicación de circular en el sentido de carrera para la desconcentración.

La promesa: De Luis Delconte, "En 1992 dejo de correr".

El regreso: De Isaura como patrocinante en T.C. Su leyenda estaba pintada en los autos de Brescia y Nathan, y además la carrera tuvo la denominación de esta empresa petrolera.



7 - Pedro "Tolo" Doumic, cuyo Dodge estaba errado en la multiplicación, terminó en el décimoquinto lugar. 8 - Rubén Roux y Juan Carlos Nesprías, el primero funcionó bastante bien con su Chevrolet. 9 - Vista de los boxes, donde en algunos autos (Castellano y Morresi por ejemplo) se trabajó arduamente. 10 - Maitsia (10°) y Daray (14°), ambos protagonistas de un interesante peñón.

(Ford) y Satriano (Chevrolet). La segunda, en Buenos Aires, a Bernardino (Ford), De Benedictis (Dodge) y Castellano (Dodge), con el agregado de Oyhanart en el cuarto puesto. En Nueve de Julio se volvió a la paridad con Satriano (Chevrolet), Castellano (Dodge) y Oyhanart (Ford), observándose esta saludable costumbre en Bahía Blanca (más allá del problema reglamentario con la tapa del ganador), donde al tope se ubicaron Oyhanart (Ford), Satriano (Chevrolet) y Brescia (Dodge).

Como vemos, se llegó a la competitividad plena, y aunque de mucho valió para ello el trabajo de la A.C.T.C., el mérito es también en gran medida patrimonio de pilotos y preparadores, que acometieron sin descanso con un trabajo donde privó el profesionalismo. El desarrollo constante, como las pruebas con distintos elementos, son ahora moneda casi corriente, que se traduce en incertidumbre sobre quién ganará la competencia siguiente, y en una competitividad que muestra la otra cara del Turismo Carretera.

El monopolio desapareció de la categoría. Ford y Chevrolet volvieron al primer plano, y los Dodge deben trabajar arduamente para terciar en la conversación. ¡Y pensar que hasta no hace mucho eran dueños absolutos! Evidentemente, los tiempos cambian y en este caso para bien del Turismo Carretera. ■

MERCEDES BENZ presenta dos nuevas cupés de la serie 124

ESTRELLAS DE OTRA GALAXIA

Esta es la tercera variante de carrocería de esta serie de autos alemanes, que completa así su gama con motores de cuatro y seis cilindros.

Estos modelos prosiguen la tradición de Daimler-Benz de derivar de los sedanes una versión cupé con personalidad propia y que sintetizando estética y dinamismo satisfacen exigencias de la más elevada individualidad.

Como en los modelos antecesores 230 CE y 280 CE de la serie "123", los motores y suspensiones son en lo esencial idénticos a los de los sedanes, mientras que la carrocería y la distancia entre ejes se han modificado en aras del carácter específico de la cupés.

Para acentuar el aura deportiva se ha reducido la altura total del auto en 36 mm (llegando ahora a 1.410 mm) y la distancia entre ejes y longitud total en 85 mm.

La ampliación de los equipos y las medidas de seguridad incorporadas hacen que las cupés pesen veinte o treinta kilos más que los sedanes de la serie "124" que les sirven de base para el desarrollo. Sin embargo se han podido aligerar entre cuarenta y setenta kilos, gracias al empleo de materiales ligeros.

Un elemento estilístico inconfundible de las cupés lo constituyen los revestimientos laterales para la protección de los flancos, pintados en colores metálicos de contraste, de forma semejante a los de la categoría "S". También el borde de la tapa del baúl es 35 mm más bajo y ello hay que atribuirlo a que la luneta penetra mucho en el techo. El cristal, por su parte, se encuentra protegido contra el agua por una canalera integrada pero, gracias a la nueva configuración, la silueta del vehículo no se ve perjudicada.

A causa del estudio aerodinámico, el flujo de aire tampoco se interrumpe en este sector tan crítico sino que incide sobre la superficie del baúl. A pesar de esta nueva configuración, la altura interior aprovechable para los pasajeros del asiento trasero es mayor.

Una medida especial de seguridad es la retención de los respaldos de los asientos delanteros: cuando el motor está en marcha y las puertas se encuentran cerradas, el respaldo queda fijo por depresión. En situaciones de emergencia, los respaldos se pueden inclinar hacia adelante sin dificultad y ningún enclavamiento mecánico impide a los ocupantes del asiento trasero la rápida evacuación del vehículo.

Dado su carácter de cupé, el espacio en la parte trasera no es tanto como en los sedanes, pero permite sentarse con mayor comodidad que en sus antecesores, sobre todo por la altura libre para cabeza y hombros.

Los nuevos 230 CE y 300 CE se diferencian exteriormente por el caño de escape doble del seis cilindros. El equipamiento de los autos es prácticamente idéntico y comprende, entre otras cosas, servodirección, bloqueo centralizado de las cerraduras, caja de cinco marchas y, en el caso particular del 300 CE, como todos los equipados con motor a nafta de seis cilindros, lleva el sistema antibloqueo de frenos.

Están a disposición el motor de cuatro cilindros (2,3 litros) y el de seis cilindros (3,0 litros). Estos dos motores de inyección están equipados de serie con catalizador de gases de escape.

Al dinamismo y la elegancia exteriores corresponden también los rendimientos de marcha de las dos cupés, ya que los valores de aceleración 0-100 km/h son de 10,6 s y 8,1 s. Como el cambio de cinco marchas está concebido con "overdrive" se logra la velocidad máxima en 4ta., llegando el cuatro cilindros a 200 km/h y el seis cilindros a 225 km/h.

El cambio automático de cuatro marchas, que se provee como equipo opcional, permite los mismos rendimientos, superando a sus antecesores gracias a Cx de 0,30, cooperando en ello la reducción del peso. Hubo un notable mejoramiento en el consumo gastando un 17% menos.

Las plantas impulsoras están concebidas para nafta súper sin plomo de 95 octanos pero, como todos los nafteros de Daimler-Benz, se puede cargar también nafta común sin plomo con sólo cambiar de posición un enchufe ubicada en el compartimiento del motor.

La utilización de dos tipos de combustible se debe al sistema multifuncional de preparación de mezcla y encendido, en el cual están almacenados dos diagramas de encendido diferentes.

Las dos nuevas cupés 230 CE y 300 CE se producen en la fábrica de Sindelfingen, de la que salen también las berlinas y una parte de la serie de modelos "190". ■

S.M.G.

Arriba centro: una vista de tres cuartos traseros del nuevo Mercedes 300 CE, donde se notan los dos tonos de pintura con que sale de fábrica. Derecha: Vista del frente, con clásica trompa. Foto mayor: El Mercedes mostrando su elegancia.





CARACTERISTICAS TECNICAS

Mercedes 230 CE

Motor: de cuatro cilindros, árbol de levas a la cabeza.

Disposición de válvulas: en "V", en culata.

Cilindrada: 2299 cm³.

Potencia: 132 HP a 5100 rpm.

Régimen: 6000 rpm.

Diámetro y carrera: 96,50 mm x 80,25 mm.

Relación de compresión: 9:1.

Preparación de mezcla: por el sistema de inyección de mando mecánico electrónico con corte de la alimentación en marcha por empuje.

Embrague: monodisco seco.

Cambio: mecánico de 4 marchas; a opción automático de 4 marchas.

Carrocería: autoportante.

Tren delantero: suspensión independiente telescópica con brazos transversales triangulares.

Tren trasero: Suspensión independiente con 5 brazos por rueda y compensación de la inclinación al arrancar y frenar.

Suspensión: En cada eje, dos muelles helicoidales y sendos estabilizadores

por barra de torsión, dos patas telescópicas adelante; dos amortiguadores de gas atrás.

Frenos:

Hidráulicos, de doble circuito, con servofreno de depresión; adelante: discos con mordazas flotantes de embolo único; atrás: discos con mordaza de apoyo fijo, cilindro escalonado.

Opción: sistema antibloqueo (ABS).

Dirección: con servo, tres vueltas de tope a tope. Opcional columna de dirección ajustable eléctricamente en sentido longitudinal.

Medidas y pesos:

Distancia entre ejes: 2715 mm.

Trochas: delantera 1497 mm; trasera 1488 mm.

Largo: 4655 mm.

Ancho: 1740 mm.

Altura máxima: 1410 mm.

Diámetro de giro: 10,92 m.

Peso en orden de marcha: 1340 kg.

Consumo de combustible:

Ciclo urbano 10,9 litros; a 90 km/h 7,1 litros; a 120 km/h 8,7 litros (cada 100 km).

CARACTERISTICAS TECNICAS

Mercedes Benz 300 CE

Motor: seis cilindros, árbol de levas en culata.

Disposición de válvulas: en "V", en culata.

Cilindrada: 2.962 cm³.

Potencia: 188 HP a 5700 rpm.

Régimen: 6200 P.R.M.

Diámetro y carrera: 88,50 mm x 80,25 mm.

Relación de compresión: 9,2:1.

Sistema de inyección de combustible: de mando mecánico/electrónico con corte de la alimentación en marcha por empuje.

Refrigeración: por líquido, ventilador de plástico con acoplamiento hidrostático.

Transmisión:

Embrague: monodisco seco. Cambio mecánico de 5 marchas. A opción automático de 4 marchas.

Carrocería: autoportante.

Tren delantero: suspensión independiente telescópica con brazos transver-

sales triangulares.

Tren trasero: suspensión independiente con 5 brazos por rueda y compensación de la inclinación al arrancar y al frenar.

Suspensión: En cada eje, dos muelles helicoidales y sendos estabilizadores por barra de torsión; dos patas telescópicas adelante, dos amortiguadores por gas a presión atrás.

Frenos: hidráulico de dos circuitos, con servofreno de depresión; adelante discos con mordazas flotantes de embolo único, de refrigeración interior, atrás discos con mordazas de apoyo fijo, cilindro principal escalonado, sistema antibloqueo (ABS).

Dirección: Servoasistida, tres vueltas de volante de tope a tope.

Medidas y pesos:

Idem 230 CE

Consumo de combustible:

Ciclo urbano 12,8 litros. A 90 km/h 8,3 litros; a 120 km/h 10,0 litros (cada 100 km).



JAGUAR XJR 8 Grupo C1
Eddie Cheever - Raúl Boesel - John Nielsen
CAMPEONATO MUNDIAL 1987 DE SPORT PROTOTIPOS

Foto: Néstor Palmotti



Colección
CORSA

el piloto y el hombre

**EN CASILDA, CON EL ULTIMO GANADOR
DE LA FORMULA RENAULT ARGENTINA**

MARIO RIVA

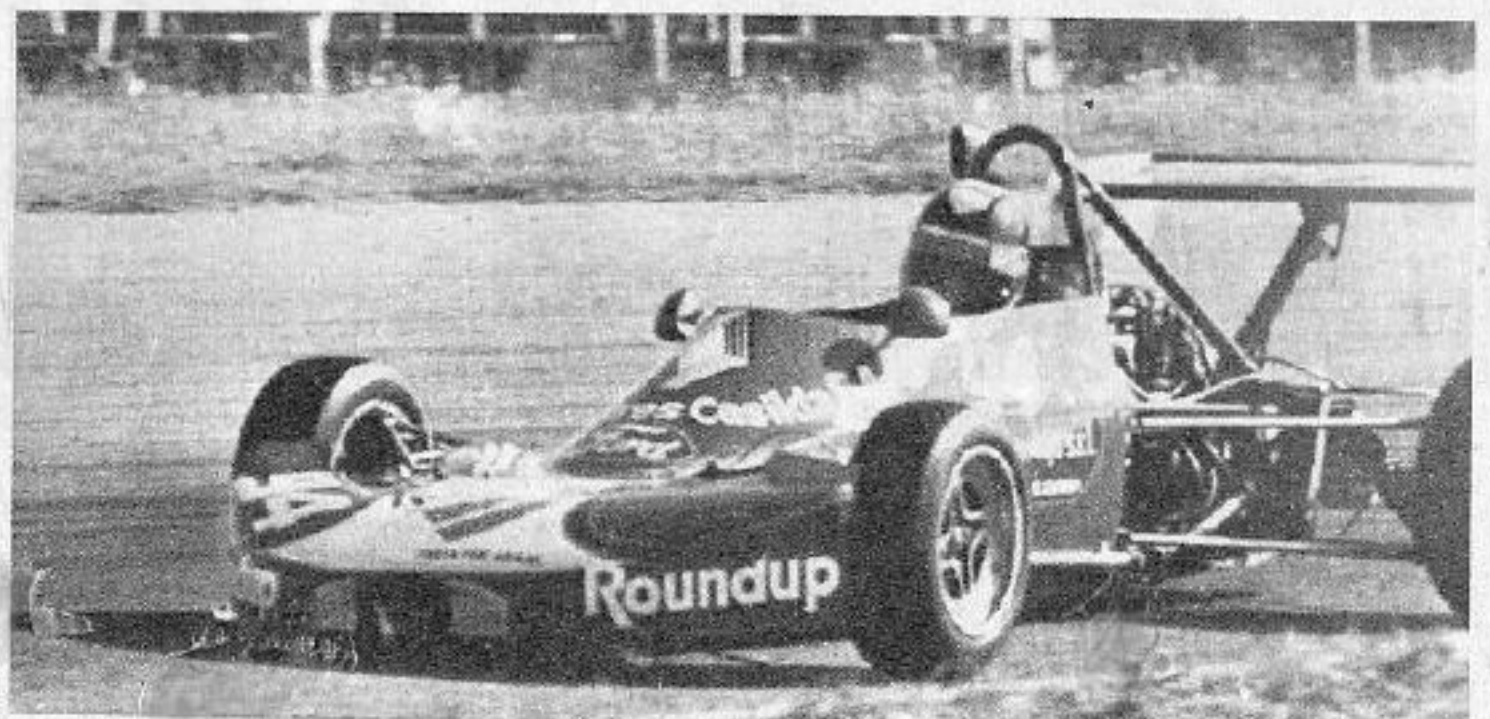
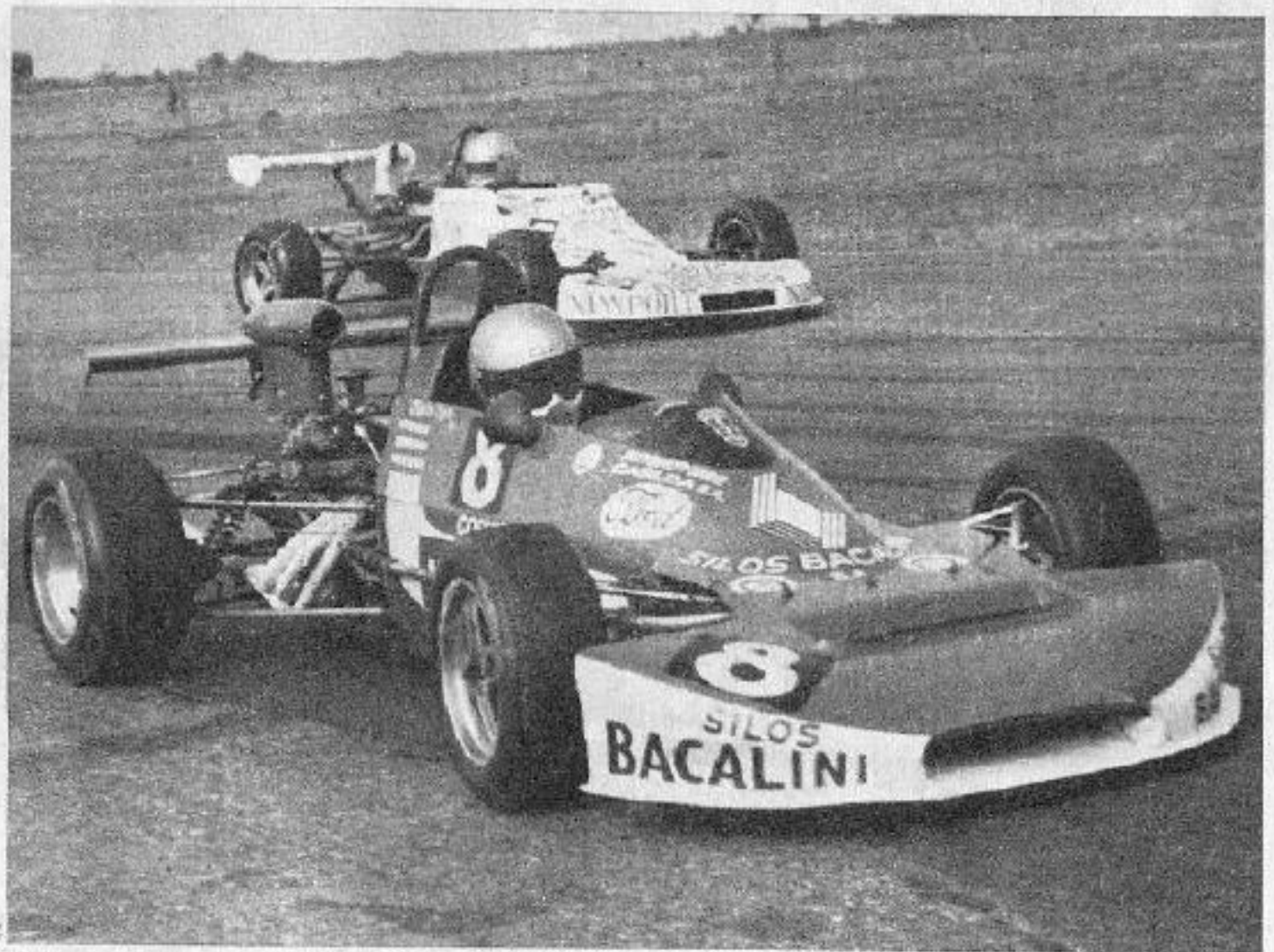
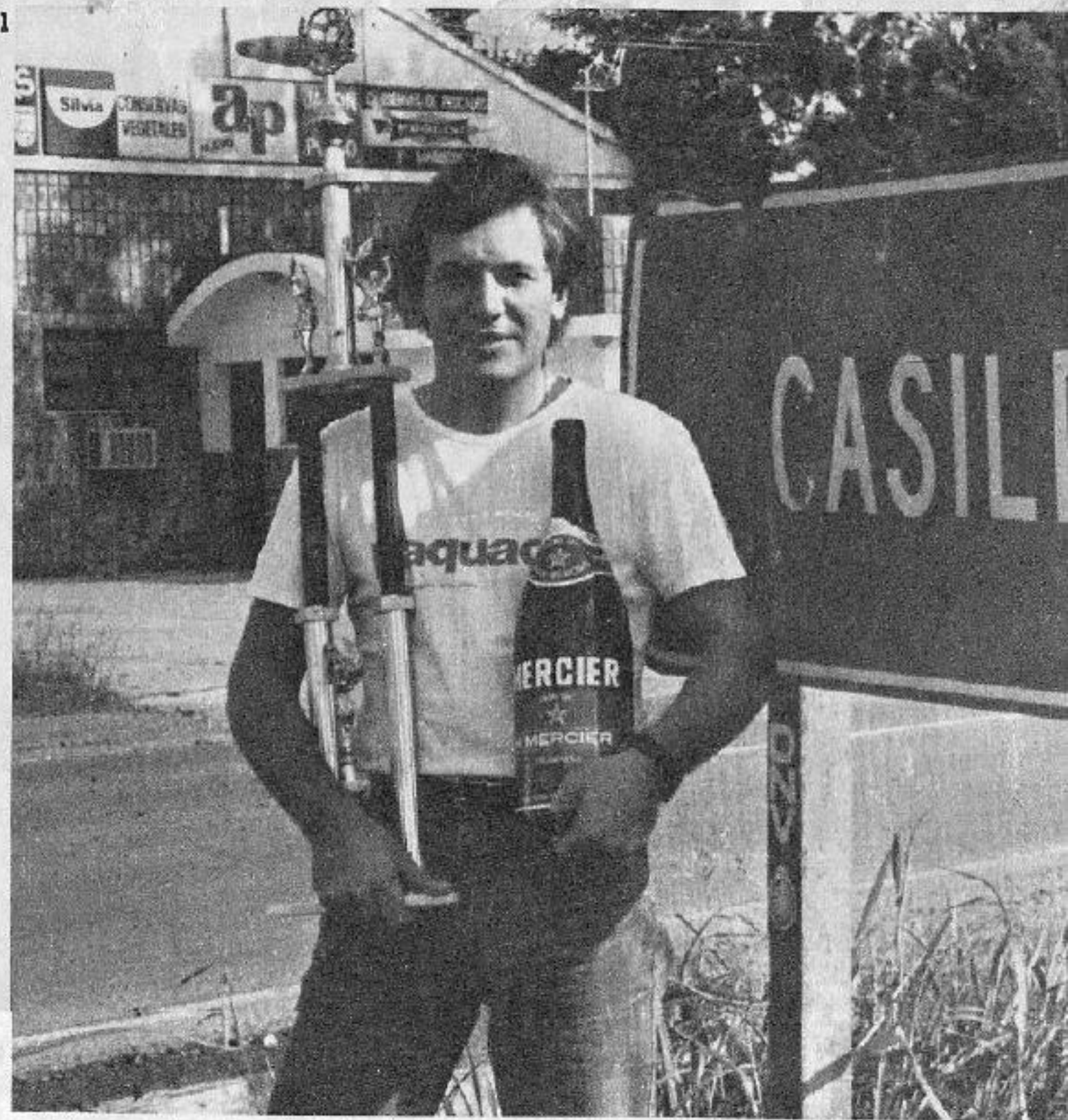
"SOLO PIENSO EN EL TITULO"

Triunfó por primera vez en la F.R.A. en la competencia de Buenos Aires, a pesar de que ésta es su quinta temporada en la categoría. El y su hermano trabajan en los motores, superó una desclasificación en 1985 en una carrera que había ganado, y estuvo a punto de dejar de correr por falta de apoyo económico. Ahora tiene una meta más ambiciosa.

Casilda. Mientras la tarde comienza a desperezarse y el calor aprieta en la ciudad santafesina, en un taller cercano al centro se desarrollan distintas actividades muy disímiles entre sí, tales como son los trabajos sobre un auto de

competición y la fabricación y reparación de distintas partes de maquinarias agrícolas.

Mario y Luis Riva son los encargados de hacer funcionar correctamente estos dos rubros. Mario es muy conocido





en todo el ambiente automovilístico, tiene 28 años, está casado con Georgina Cosgaya, tiene un hijo llamado Christian y otro en camino. Es corredor de autos desde 1970 en el zonal de Santa Fe, y desde 1982 en la Fórmula Renault, de la cual es su último ganador.

Luis Riva, en cambio, transita el camino de la competición junto a su hermano, pero no es tan conocido. Se dedica a preparar motores, a la mecánica del auto de carrera y a distintos trabajos. Es de aquellos que hablan poco pero hacen todo lo que deben...

"La experiencia de 1986 sirvió como base para conseguir el triunfo en la apertura de 1987 -comenta Mario-. El trabajo que se hizo en el receso fue muy importante. Nosotros nos ocupamos de hacer modificaciones en la tapa de cilindros, múltiples y brida, y no tanto en las levas. No obstante eso, se hizo de todo. En el chasis tenemos doce kilos menos que el año pasado, pues lo 'pelamos' y pudimos aliviarlo bastante. El alerón, nuevo aún, no sabemos si funciona mejor, porque probamos en Las Parejas, y ese circuito no es buen parámetro para medir la aerodinámica."

El panorama que el taller ofrece es suficiente para conocer la forma de ser de los hermanos Riva. Luis se ocupa del desarme de un carburador colocado en el banco de pruebas, mientras Mario comenta con lujo de detalles la actividad del equipo.

"Esto es realmente muy difícil. Nosotros hacemos todo en nuestro taller, reformamos las levas que compramos a distintos preparadores, la caja de cambios también la modificamos nosotros, y antes preparábamos y armábamos motores para categorías zonales, fundamentalmente la Fórmula Cuatro Santafesina, lo que no podemos continuar porque nos complica mucho. Gracias a eso yo pude correr en 1986, ahora sólo vendo elementos especiales a quienes me lo pidan. El trabajo en el taller lo completamos con una pequeña metalúrgica, donde se hacen y modifican distintos implementos para el agro; todo se realiza con mano de obra propia."

El triunfo en la competencia de apertura del año, le ha dado a Mario muchas expectativas para encarar el campeonato 1987 de la categoría. Lejos ha quedado el triste recuerdo de la desclasificación de Alta Gracia '85; en el verano se pulieron muchos detalles del equipo, y con el trabajo mencionado se llegó al resultado esperado. Las partes física y económica no han estado desligadas del proceso...

"Durante todo el verano, terminaba de trabajar y salía a correr y hacer gimnasia. Quería estar lo mejor preparado posible para encarar el torneo. No obstante eso, había un

gran contrasentido porque no había conseguido el apoyo económico y no pensaba seguir en las condiciones en que lo habíamos hecho en 1986, con muy poco dinero y muchas privaciones. Estábamos en tratativas con una empresa, sin saber qué pasaría, pero en todo momento mi equipo me levantó el ánimo para que siguiéramos adelante, aunque yo no estaba convencido. Finalmente, una semana antes de la carrera, Bacquacil me confirmó el apoyo y nos presentamos en el Autódromo.

La invitación para recorrer Casilda fue espontánea, hablando de las relaciones públicas, que suelen ser difíciles en una pequeña ciudad.

"Casilda es una ciudad difícil. Hay nueve pilotos y autos de carreras entre las categorías zonales y nacionales, y eso es mucho porque cada uno busca su publicidad. De todos modos, la gente responde en la medida que puede, y no hay que olvidarse de que Casilda depende del agro y la situación del campo no es buena."

En la plaza principal fue reconocido por un grupo de chicos que disfrutaban de la tarde. Inmediatamente lo felicitaron por el triunfo obtenido, prestándole una bicicleta para que Mario hiciera algunas piruetas especiales para "su" público.

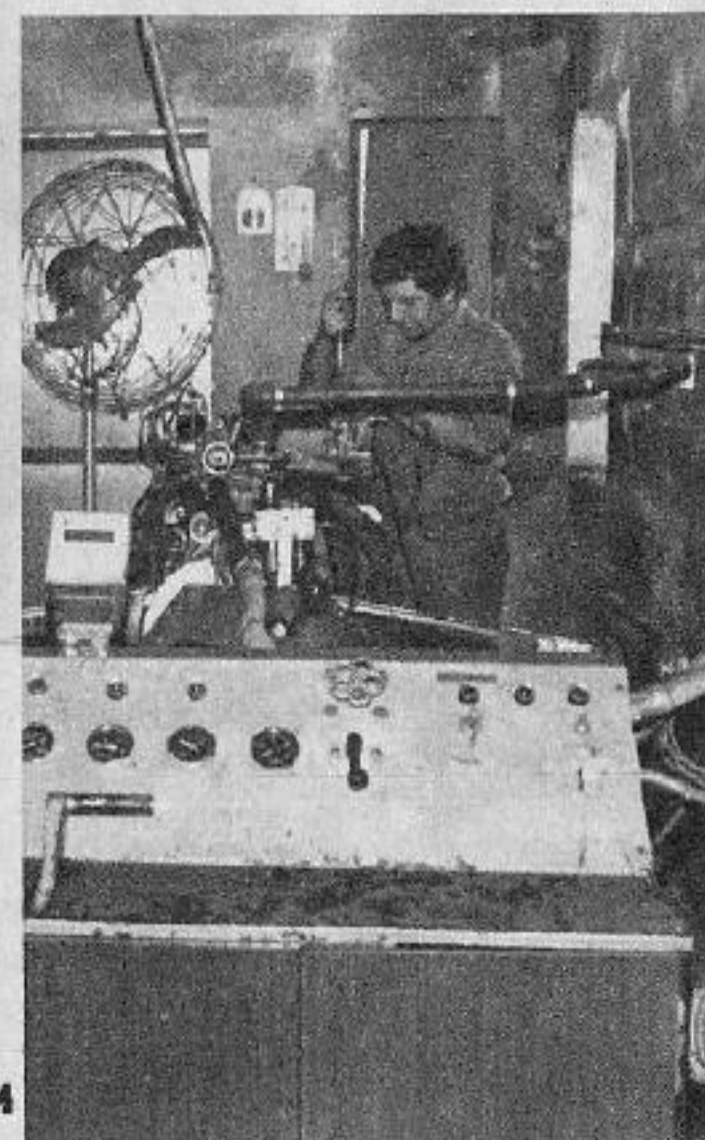
"Afortunadamente nunca tuve dramas familiares con las carreras. Mi señora no tiene problemas para que yo corra, e inclusive antes era cronometrista, lo que ahora no puede hacer porque cuida a Christian. En mi equipo nadie cobra, y todos trabajan. Aldo Magnoni se encarga del chasis, junto a Oscar Forconessi. José Cosgaya también trabaja sobre

el Crespi y Adrián Guraya es el cronometrista. Rogelio Torresi está siempre junto a nosotros y también trabaja en las carreras, y el otro colaborador es "Keko" Giaccone, además del grupo que casi siempre está conmigo. "Nino" Pozzi siempre nos da una mano, sobre todo en los difíciles comienzos en el automovilismo nacional. Ahora nos organizamos para trabajar temprano, porque siempre que uno se queda hasta muy tarde en los talleres, comienzan los problemas familiares de todo tipo; queremos evitar eso y estar juntos."

En la plaza aprovechó para "probarse" en algunos juegos, hamaándose en los recuerdos

"Para muchos, la mejor carrera no coincide con un triunfo, pero ése no es mi caso. En el Autódromo tuve mucha tranquilidad en todo momento, con un equilibrio excelente en el auto. Estaba confiado y sabía que no podía fallar todo lo que habíamos trabajado en el verano. Aún me parece mentira cómo han cambiado las cosas, desde la indecisión de seguir corriendo hasta este momento, que nos hemos propuesto seriamente luchar por el título. Por ahora, no pienso en nada más que eso. Mi futuro depende de este año."

El taller lo esperaba con un poco más de trabajo. Algunas piezas de implementos agrícolas para fabricar, y amigos que esperaban para saludarlo. Al fondo, su hermano Luis seguía luchando con un carburador rebelde. Una botella de champagne y la corona de laureles quedaban como testigos de lo ocurrido en Buenos Aires... y entre esos dos símbolos, la ilusión de Mario Riva de luchar por un campeonato. ■



1 Con el trofeo y la botella de champagne ganados en Buenos Aires, junto al cartel de su querida Casilda. 2 El equipo completo con el auto sobre caballetes. Al fondo se aprecian las coronas de laureles ganadas. 3 En 1985, luchando el número 8, delante de Miguel Etchegaray, en Rafaela. 4 Luis Riva, hermano del piloto, en el banco de pruebas. 5 Con el número 94 durante su primera temporada de Fórmula Cuatro, en su segunda carrera en el Cabalén.

CAMPEONATOS		
AÑO	POSICION	PUNTOS
1982	17°	1
1983	6°	13
1984	8°	15
1985	18°	4
1986	17°	16

SU CAMPAÑA EN F.R.A.

FECHA	LUGAR	CLASIFICACION	SERIE	REPECHAJE	FINAL
4-4-82	Buenos Aires (5)	22°	N/C	-	N/C
24-4-82	Córdoba	15°	12°	-	9°
6-6-82	Buenos Aires (9)	16°	7°	-	17°
24-7-82	Las Flores	24°	-	-	6°
6-8-82	Buenos Aires (7)	18°	N/C	1°	11°
4-9-82	Buenos Aires (9)	23°	-	-	9°
19-9-82	Olavarría	14°	4°	-	7°
16-10-82	Buenos Aires (5)	14°	N/C	-	N/C
27-3-83	Rosario	6°	5°	-	N/C
24-4-83	Buenos Aires (5)	5°	12°	-	AB
19-5-83	Rosario	6°	2°	-	4°
10-7-83	General Roca	20°	5°	-	AB
3-10-83	Rafaela	5°	3°	-	2°
18-9-83	General Roca	5°	4°	-	18°
23-10-83	Buenos Aires (7)	3°	2°	-	AB
27-11-83	Buenos Aires (9)	13°	5°	-	16°
18-12-83	Buenos Aires (8)	4°	6°	-	3°
17-3-84	Buenos Aires (9)	4°	2°	-	2°
5-5-84	Rafaela	6°	18°	N/L	-
3-6-84	Salta	2°	1°	-	10°
1-7-84	Río Cuarto	3°	1°	-	2°
22-7-84	Córdoba (X)	3°	3°	-	D
12-8-84	Charco	2°	14°	3°	N/C
7-10-84	Bahía Blanca	9°	N/L	10°	N/C
11-11-84	General Roca	13°	4°	-	4°
2-12-84	Río Cuarto	14°	11°	N/L	N/C
23-12-84	Buenos Aires (7)	5°	9°	N/L	N/C
14-4-85	Rafaela	9°	9°	-	7°
12-5-85	Salta	7°	1°	-	AB
26-5-85	Rafaela	9°	15°	1°	AB
16-6-85	Buenos Aires (7)	17°	-	-	17°
4-8-85	Buenos Aires (9)	12°	16°	-	N/C
18-8-85	Las Parejas	4°	13°	-	3°
15-9-85	Córdoba	4°	9°	-	N/C
29-9-85	Balcance	8°	5°	-	8°
10-11-85	Río Cuarto	15°	4°	-	AB
1-12-85	Buenos Aires (7)	20°	7°	3°	N/C
20-4-86	Concordia	23°	-	-	AB
3-5-86	Las Parejas	5°	-	-	6°
25-5-86	Rafaela	26°	-	-	AB
1-6-86	Buenos Aires (7)	16°	-	-	15°
6-7-86	Buenos Aires (9)	11°	-	-	7°
7-9-86	Rafaela	22°	-	-	9°
9-11-86	Río Cuarto	2°	-	-	AB
30-11-86	Bahía Blanca	3°	-	-	7°
15-03-87	Buenos Aires (9)	1°	-	-	1°

(X) Triunfo en la pista, pero fue desclasificado por un problema técnico.

Desde el habitáculo de uno de los tan poderosos como cuestionados BMW M3, asistimos simbólicamente al arranque de un torneo rodeado de mucha expectativa... y demasiada confusión. En la foto mayor, el espectacular Mercedes-Benz 190 E 2.3 16 de Oberdorfer y el ex Campeón Franz Krammer transitando por Monza. 15º en clásica, dos puestos detrás del mejor auto de la marca, y 10º al final con todos en pista. Luego ascenderían al 3er. puesto... pero no sumarían por el certamen (!?)



oil



turismo mundial

EL ANALISIS DE UN "NACIMIENTO" TUMULTUOSO

BAJO EL SIGNO

Muchas expectativas había despertado el nuevo Campeonato Mundial de Turismo instituido por la FISA sobre la base de la reglamentación del Grupo A internacional. Ya desde comienzos del año se habían generado dudas en cuanto a su concreción, debido a la falta de "sponsor" necesario para financiar el oneroso costo de flete que suponen las competencias extraeuropeas. Luego, la aparición de Ecclestone —más tarde oficializado como hombre de FISA para el "marketing" de los distintos campeonatos mundiales— pro-

vocó un cambio de rumbo importante en el tema. Conociendo el británico las grandes inversiones realizadas por las distintas fábricas, decidió fijar una tasa de admisión "suculenta" por cada coche que aspirase a sumar puntos en el certamen. De ese modo pretendía Ecclestone que las mismas terminales soportaran el esfuerzo inicial, dado que como sponsor nadie quería arriesgarse, sobre todo porque no estaba asegurada la cobertura televisiva vía satélite de todos los "eventos".

Así se arribó a la competencia de

Monza con incertidumbre, debido a que pocos estaban dispuestos a oblar los 60.000 dólares por auto que exigía la FISA para aspirar al puntaje. Sólo el día previo a la carrera apareció el dinero de los solitarios 15 coches que —según el reglamento— serán los únicos en sumar... En la división mayor lucharán por el título tres Sierra Cosworth (dos de Eggenberger y de Rouse) y uno de los Maserati del Proteam de Elio Imperti. La Clase 2 es la que nucleó más inscripciones: 4 BMW M3 (2 de Schnitzer, 1 del Ci.Bi.Emme italiano, y otra

también peninsular preparada por Bigazzi) y 6 Alfa Romeo 75 Turbo (2 oficiales, 2 del semioficial team Brixia, 1 del Ing. Sirano y otro del Q Racing escandinavo). Para la división más pequeña —dominada el año pasado por el Toyota— sólo se ha inscripto un Alfa 33 del equipo Autolod, con lo cual el Campeonato en la Clase 3 ya tiene dueño por anticipado.

Este sistema de "circuito cerrado", ya en Monza demostró su incoherencia, al premiar con puntos "gordos" a ciertos autos que finalizaban con gran canli-



Los BMW M3 arrasaron en la pista. El Holden Commodore ganó en la verificación. ...Y el Alfa Romeo 75 Turbo se llevó los puntos máximos para el Campeonato en esta —obviamente— insólita apertura del neonato Mundial de Turismo. ¿Qué tal?... Bien, aquí tratamos de mostrar el heterodoxo panorama que presentó la categoría, y de explicar semejantes disparates.

Por Néstor Palmetti
Fotos: Franco Lini



Arriba, el malón llega a la Farabólica completando la vuelta inicial. Ya pasó el M3 de Patrozo y lo siguen tres más, perseguidos por el Holden, otro BMW, el Alfa 75 de Michael Andrelli-Nannini y la jauría. Abajo, el 75 Turbo de Francia-Barilla, el otro oficial.

DEL CAOS

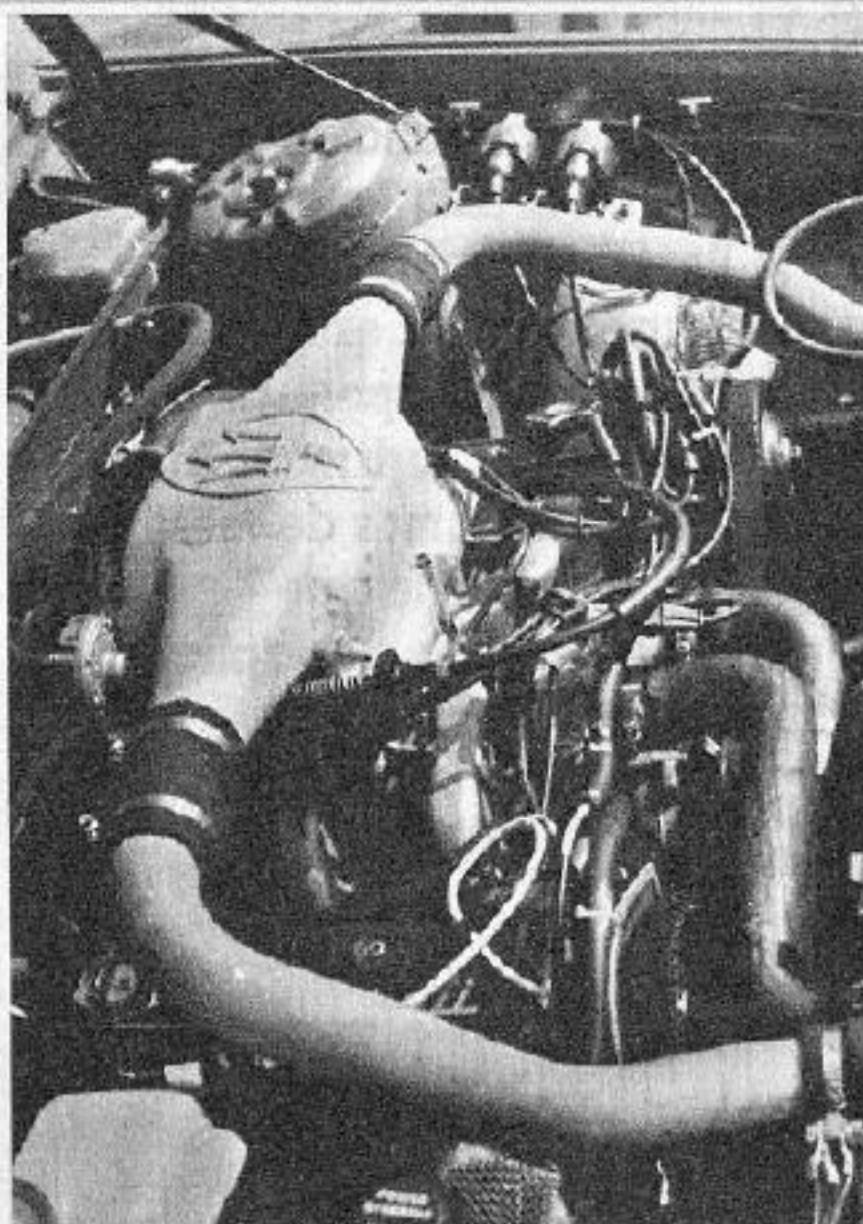
dad de vueltas perdidas. Por ejemplo, los 40 puntos de la victoria quedaron para el Alfa de Voulaz-Cipriani, ubicado séptimo tras las desclasificaciones, mientras que Maserati se acreditaba 30 puntos con un auto que terminaba 16 vueltas atrás del ganador... Incluso se dio la situación de que la clase menor quedó desierta al romperse el motor del Alfa 33 en la vuelta previa. Muchos piensan en que urgentemente se deberán hacer ajustes en la legislación, a efectos de no dañar la credibilidad de la especialidad, justo en el mo-

mento de la puesta en marcha a nivel intercontinental. Incluso el ONS —el Automóvil Club Deportivo Aleman— solicitó ya formalmente a la FISA que considere una eventual prórroga en el plazo de las inscripciones, con la adición de una tasa rebajada que permita vitallizar la lista de los aspirantes al Campeonato. No dejará de ser ésta una medida injusta en relación con quienes se avinieron en su momento a las exigencias de FISA, pero de todos modos será el "mal menor"...

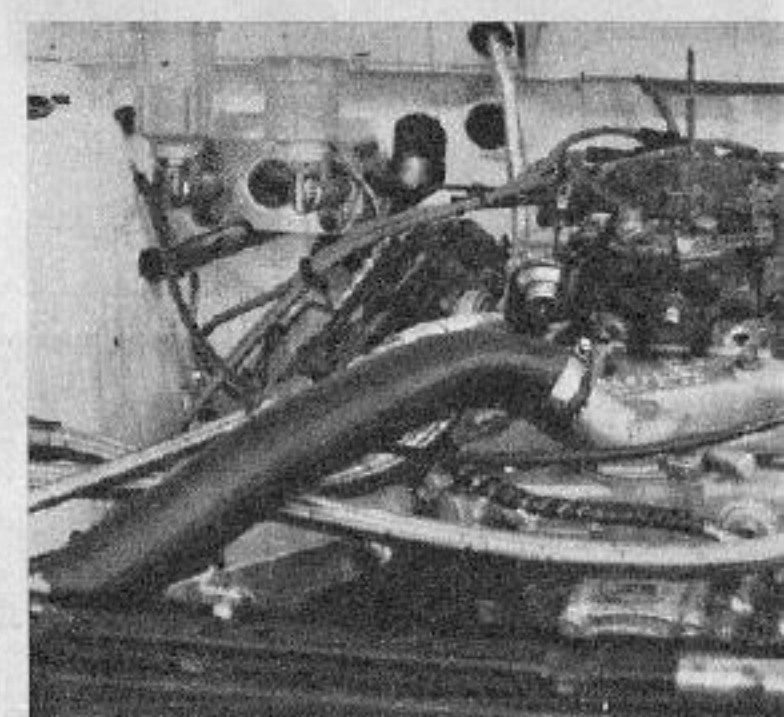
En lo deportivo, los tests previos ve-

nían anunciando el gran duelo entre las Ford Sierra Cosworth y los nuevos M3 de BMW. Si bien debía tenerse en cuenta a otros animadores —Holden Commodore, Alfa Romeo, Maserati, etc.—, se intuía que los protagonistas principales serían los primeros. Lamentablemente, en Monza, por circunstancias que tratamos en recuadro aparte, esto sólo pudo verse a medias ante la falta de los dos Sierra oficiales. Sin embargo, la solitaria coupé de Andy Rouse se encargó de hacer notar las ambiciones protagónicas del auto, haciendo

la "pole" en 1m57s5, con 2 décimas de luz sobre el mejor M3 y puntuando luego la carrera hasta su abandono por rotura de turbo, verdadero talón de Aquiles del potentísimo Cosworth. Teniendo en cuenta que la Sierra de Rouse aún estaba 30 kg por encima del límite reglamentario —cosa que no sucede con las oficiales de Eggenberger—, es fácil suponer que la batalla existirá, pese al paseo de los autos bávaros en Monza. Los motores ingleses están en los 350 CV de potencia con el turbo tarado a 1.3 bar de presión, llegando con



Arriba y a la derecha, el alma y el cuerpo de la esperada Maserati Biturbo conducida por Hähne, Giacomelli y Gunnella. Clasificaron 28º a 10 segundos del "polecar" entre 41 participantes. En carrera, quedaron 24º y últimos a 17 vueltas. Por supuesto, luego ascendieron unos cuantos puestos con la desclasificación masiva de los M3... Y finalmente, están segundos en el Campeonato.



un régimen de 6.300 vueltas a los 280 km/h de velocidad final. En materia de neumáticos, los Ford utilizan Pirelli, al igual que la mayoría de los BMW. La gran preocupación de los usuarios del óvalo es, además, que todavía subsisten algunos inconvenientes con el diferencial. De todos modos, es el gran rival potencial de los M3.

Precisamente los BMW fueron el centro de atención de los 500 km de Monza, primero por su apabullante superioridad y luego por la inesperada des-

clasificación. Problemas reglamentarios aparte, nadie duda que el M3 es el auto a batir en este y en los demás campeonatos pisteros de Grupo A. La gente de la Motorsport, capitaneada por Peter Flohr, ha trabajado el proyecto M3 pensando pura y exclusivamente en la competición, y los resultados están a la vista. El auto se comporta como un verdadero "fórmula", evidenciando una gran rigidez y facilitando el trabajo de los pilotos en gran manera. El mismísimo Niki Lauda, que realizara en Mon-

za algunas vueltas con el coche antes de la clasificación, no se cansaba de destacar lo bien trabajado que está ese bastidor. Con 300 CV y usufructuando un peso límite de 960 kg, la conjunción bávara es realmente increíble. Resulta evidente que la escala de pesos —en función directa con la cilindrada— influyó decididamente para que el auto fuese equipado con el 4 cilindros apirado. Gracias a esto el M3 es un Clase 2, con peso de Clase 2 pero en claras condiciones de ambicionar el título absolu-

to. En caso de no lograrlo, queda la excusa de la diferencia de categoría. Por lo visto, todo ha sido pensado en la Motorsport, salvo los problemas reglamentarios. Nadie comprendía en Monza por que habían recurrido a esas argucias de mala fe en la producción de los kits destinados a la pista, cuando aun con esos kilos "ahorrados" los autos serían igualmente competitivos.

Aunque en inferioridad numérica, importante fue el trabajo en Monza del solitario Holden Commodore prepara-



Animado podio para Riccardo Patrese y "Johnny" Cecotto, palmarés del equipo semi-oficial italiano LiBiEmme. Los escoltan los oficiales Pirro-Ratzemberger (2º en clasificación a 20/100 del 1º) y Oestreich-Heger. Poco les duró...

Interior del Alfa Romeo 75 Turbo. Finalmente resultó este el auto que se llevó los puntos "gordos" para el torneo, merced a la unidad particular de Voulez-Cipriani, que largó 26º a casi 10s y llegó 14º a 8 giros...



Dos de los tres "ganadores" de aquel fríste domingo, juntos en boxes. Un BMW M3 -en este caso, el de Pirro-Ratzemberger, autor del récord de vuelta "originario" a 175,727 km/h- preso a salir, y un Alfa Romeo 75 Turbo siendo alistado. En fin.

Tres Toyota Corolla GT y media docena de BMW 635 CSI -exponentes éstos de la "vieja ola"- se alinearon para largar en Monza. Mucho más decorosos los leuitones, con un 8º puesto en clasificación y un 9º en la carrera "original".

He aquí el motor de General Motors que equipa al Holden Commodore vencedor en la "segunda carrera" disputada en Monza: la de la verificación técnica, que desclasificó a los M3. En la "3ra." caerán aquellos.

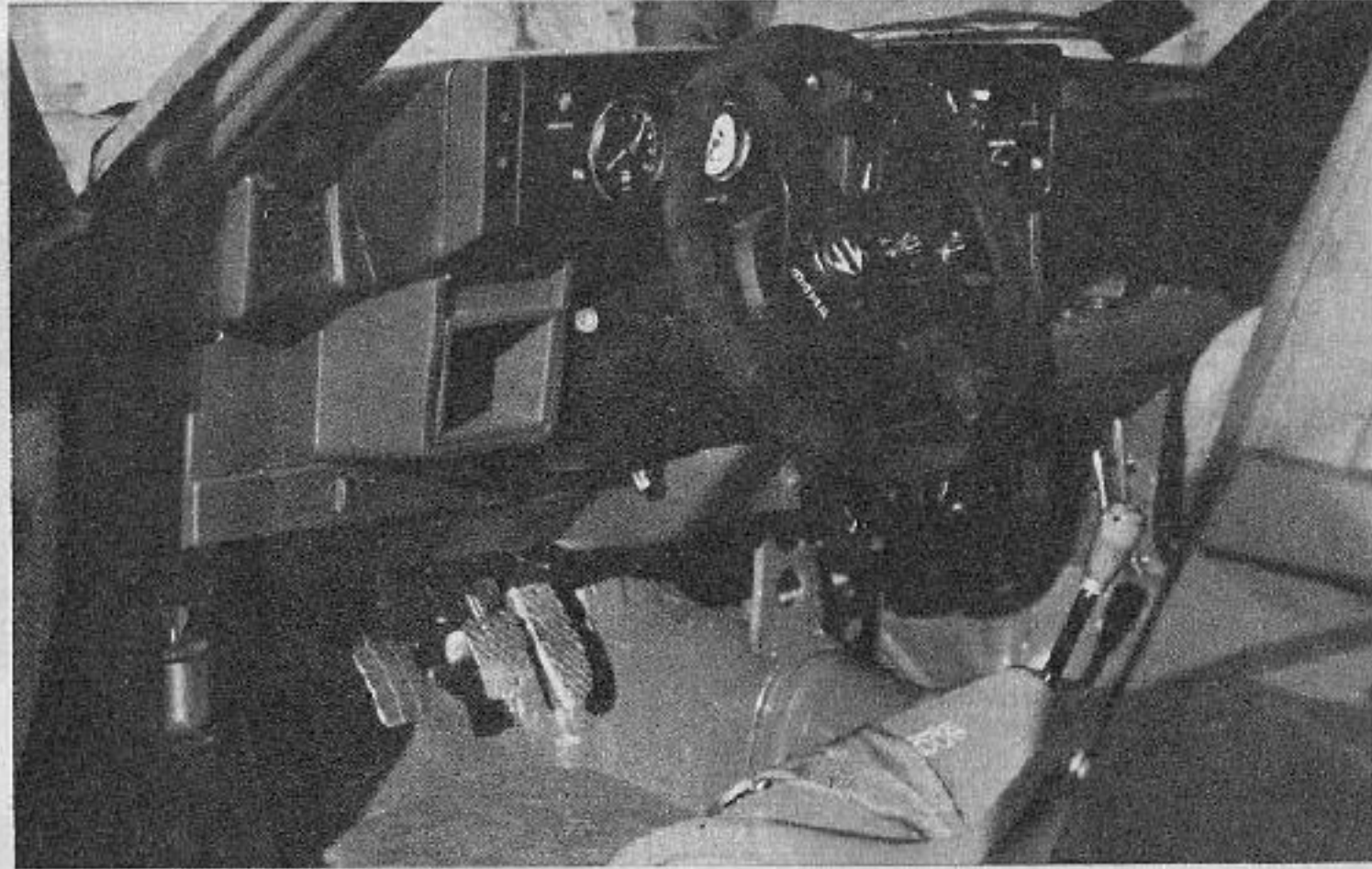
Los neumáticos nipones Yokohama (aquí, preparándolos para lluvia) despertaron expectativa en su debut dentro de la categoría. Presentaban antecedentes que infundían respeto... Pero en carrera anduvieron mejor los Pirelli.



do por Harvey Moffat en Australia, que en los papeles resultó el vencedor de la primera carrera del nuevo Mundial. Debido a la sorpresiva disolución del equipo oficial días antes de la carrera italiana, y ante la incertidumbre de que hará Tom Walkinshaw con los productos australianos de la GM, Moffat quedó como único defensor de los "colores" de la marca. El auto está impulsado por un potente motor V8 norteamericano de 4,9 litros, que eroga unos 425 CV, pero el handicap en el peso es notable

y ni siquiera los eficaces Dunlop radiales de origen nipón, permiten abrigar esperanzas de triunfo frente a los Ford y BMW, sensiblemente más favorecidos por la relación peso/potencia.

Luego de haber constatado que en Monza resultaba imposible reducir el margen de 4 segundos por vuelta, la numerosa escuadra Alfa Romeo no baja los brazos y muestra cierto optimismo con respecto al futuro. De nada sirvieron en la apertura los concursos de Andretti Jr. o de Nanniani y Barilla. Se



BOCHORNOSO Y OLVIDABLE

Lo acontecido en los boxes de Monza, antes y después de la carrera, resultó una verdadera mancha negra en el recién nacido Mundial de Turismo. Resulta increíble ver ciertas actitudes en equipos oficiales de fábrica, cuando hay tanto prestigio en juego. Se sabía que la FISA, en la persona de su eficiente responsable técnico, pondría mano dura desde el mismo arranque del Campeonato, tal como se hiciera en Rally y como por suerte ya se está haciendo habitual en las demás categorías. El Ing. Gabriele Cadringer ya estaba al tanto de ciertas "trampas", y lo que hizo en Monza fue sólo constatarlas y actuar en consecuencia.

La primera situación irregular se verificó en las coupés Sierra Cosworth del suizo Eggenberger. Ambas estaban equipadas con la inyección Bosch Motronic, mientras que la ficha de homologación habla de la Weber Marelli, por cierto diferente. La cosa no solo puso en apuros a Eggenberger, sino también al mismo Stuart Turner, director de la Ford Motorsport Europa. Los comisarios no hicieron más que exigir la Weber Marelli para autorizarlos a clasificarse, cosa a la que Eggenberger no estaba dispuesto. Se argumentó similitud de funcionamiento con la Bosch (?) y hasta se esgrimió un razonamiento insolito: "El año pasado la usamos todo el año en el Europeo y nadie nos dijo nada", fue la defensa débil del suizo. Pero no hubo nada que hacer. Los autos se cargaron en el camión y no hubo Ford oficial en Monza.

Luego de la carrera sobrevino la tormenta con los M3. Después Cadringer aclararía haber estado al tanto de los problemas del BMW: "un amigo italiano que tiene un M3 de serie y había comprado un 'kit' para correr, me había llamado hace unas semanas para hacerme notar ciertas diferencias. Yo esperaba esta oportunidad para actuar". Las malas lenguas aseguran que el "amigo" es Cadringer no es otro que Alfa Corse, el Departamento de Competición de Alfa Romeo. Lo cierto es que el problema existía en los autos de Baviera. El empleo de chapa de mitad de espesor (0,4 en lugar de 0,8 mm) en techo y puertas, y el uso de fibra de carbono en lugar de fibra de vidrio en la tapa del baúl, fueron fácilmente constatables, sobre todo por la presencia de un M3 elaborado en base a un auto de serie y no partiendo de los kits especiales hechos por la Motorsport para los clientes deportivos. Mientras se desclasificaba al auto de Patrese-Cecotto, ganador de la carrera, los otros coches oficiales (Schnitzer y Linder) eran rápidamente cargados en los camiones. A este punto los responsables del team LiBiEmme pidieron la verificación de los otros M3, temiendo quedar como "chivos expiatorios" en la circunstancia. En principio el "manager" Flohr se opuso a la requisitoria (?) para luego aceptar bajar los autos, siempre y cuando los organizadores se hicieran cargo de los gastos ocasionados en caso de que la "verificación" no mostrara irregularidades. Por supuesto que el control mostró rápidamente la irregularidad, argumentando Flohr que se trataba de tolerancias (?) del material utilizado en fábrica y que el término "plástico" que definía a la tapa del baúl original, permitía la aceptación de la fibra de carbono.

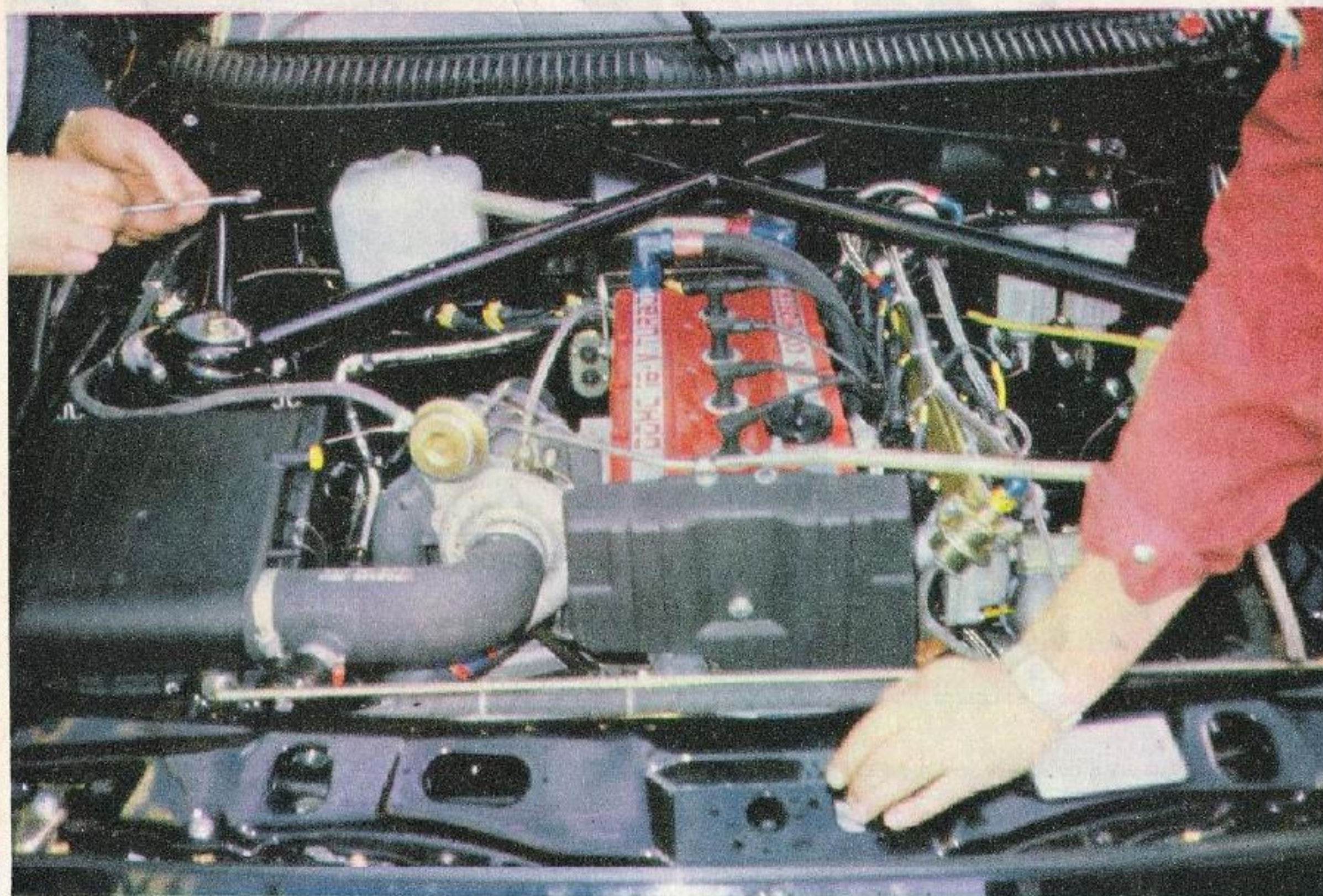
Además del desprestigio que esto representó para BMW, muchos se preguntaban qué sucedería con los 46 kits de M3 ya vendidos por la Motorsport, y los 75 preparados en fábrica. Por la prisa, para la apertura del Campeonato Alemán, que se celebró una semana más tarde en Hockenheim, en BMW hicieron un operativo relámpago, poniendo tres autos en reglamento que luego conseguirían un impecable uno-dos que no pudo ser modificado por la verificación. Lo mismo sucedería con los que deberían estar presentes en Donnington para la primera del Europeo. Como se dice en la tribuna, Flohr y Cia. han debido "agachar la cabeza", pese a que insisten en el reclamo por lo de Monza, apoyados por el ONS que pide la anulación de la carrera.

Seguramente habrá una salida política para esta situación embarazosa en la que se encuentran principalmente BMW y, en menor medida, Ford, pero al menos resulta reconfortante que a nivel deportivo aún exista gente que se esfuerce por hacer respetar los reglamentos, única salvaguardia moral del deporte automovilístico en esta inevitable era de la mercantilización y los intereses.

nota que el 75 Turbo no es un auto nacido para la pista, pero a fuerza de trabajo y evoluciones, tal vez a fin de temporada, se consigan resultados alentadores. El mismo Andretti Jr. se quejaba en Monza del puente De Dion de la suspensión trasera. También se apreciaba falta de rigidez en el bastidor, algo solucionable con modificaciones en la jaula. Para mediados del año se piensa homologar otra evolución, que fundamentalmente permitirá la adopción de un turbo de mayores

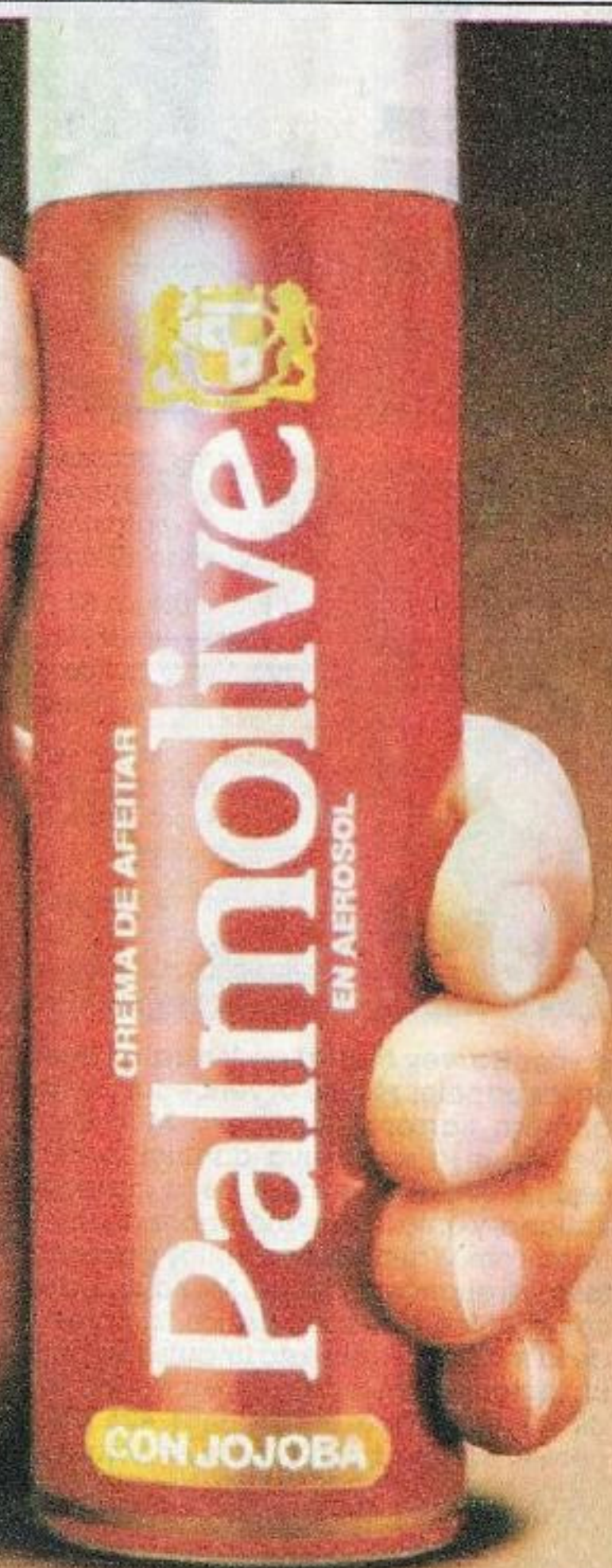
dimensiones en lugar del Garrett T3 actual que permite contar con 310 CV a 1,65 bar de presión. Seguramente el reciente ingreso de Giorgio Pianta a la Alfa Corse servirá para potenciar dicho departamento y permitir un trabajo más eficiente en ese sentido.

Por último, un párrafo para otro protagonista ilustre de la apertura monzense: Maserati. Con más pergaminos que posibilidades reales, la marca del tridente se inscribió en el Campeonato con una unidad, recurriendo en mate-



A la izquierda, el potente motor Cosworth del Ford Sierra que arriba vemos en acción, bien llamado por "Autosprint" (foto). "La Paniera Rouse", en acción a su pertenencia al Andy Rouse Engineering... y a la "pole" lograda.

Los duros
las prefieren
suaves





Seguindo con los Sierra, digamos que la conducida por Rouse-Tasin—que además lideró 12 giros y marcó el record convalidado, a 175,285 km/h— fue la única habilitada, al haberse rechazado las dos oficiales de Eggenberger por no tener homologada la central electrónica. Abajo, el Holden Commodore australiano (también único) de Moffat-Harvey, 9º en clasifica a casi 3s y 7º a una ronda en carrera, pero detrás de seis M3.



ria de pilotaje al versátil Bruno Giacomelli y al germano Armin Hahne. Terminado sobre la hora, el Biturbo visto en Monza mostró necesidad de mucho trabajo para pretender acceder a la vanguardia. Se debe tener en cuenta que por ahora sólo se ha podido homologar la versión con motor a carbura-

tor, que además de problemas de vaporización del combustible, provoca una puesta a punto realmente difícil. Tal vez en mayo ya se homologue la versión con inyección que debería entregar unos 350 CV con 1,2 bar de presión, aunque debe tenerse en cuenta que, por el coeficiente de cilindrada, el

auto italiano no puede estar por debajo de los 1.185 kg, habiendo tenido que usar en Monza casi 100 kg de lastre. De todos modos el proyecto cuenta con el "visto bueno" de Alejandro De Tomaso y se sabe que no se escatimarán esfuerzos en el desarrollo que recién comienza.

Solucionados los problemas organizativos y reglamentarios, el Mundial de Turismo cuenta con un enorme potencial para convertirse en un certamen de suceso. Seguramente el trabajo de Ecclestone y su gente se hará sentir muy pronto, para hacer olvidar este arranque caótico. Ojalá. ■

Nueva línea de cremas de afeitar en aerosol.

El complemento de una barba dura es una crema de afeitar suave. Por eso, Palmolive presenta su nueva línea de Cremas de Afeitar en Aerosol, en sus presentaciones Original para piel normal y con Jojoba, especialmente recomendada para la piel sensible por las extraordinarias

propiedades suavizantes del aceite de jojoba. Su fórmula internacional contiene exclusivos ingredientes importados para humectar y proteger la piel. Hoy como ayer, Palmolive en sus presentaciones Original y con Jojoba sigue garantizando una afeitada suave de verdad.


Palmolive
Para una afeitada suave de verdad.



Para publicar gratis su aviso llene el cupón o máquina o con letra de imprenta, con un máximo de 30 palabras, incluyendo dirección y teléfono, y envíelo por correo a **Revista Corsa, Casilla de Correo 4494 Correo Central**, o deposítelo personalmente en **Av. Belgrano 624, Capital Federal**.

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

IMPORTANTE

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

Parabrisas Corsa Casilla de Correo N° 4494 Correo Central		1080 - Capital Federal Pasa publicar gratuitamente en avisos clasificados.		CUPON
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

SPAZIO STANDARD MEJORADO listo para largar. Casco, motor, todo cero kilómetro. Suspensiones Idem. Nunca pisó una pista. Permuto por auto de calle. TE. 642-6684.

ULTRALIVIANO AERO Di Palma DPI sin uso, vendo por viaje a Transilvania. Permuto por auto, dinero, dólares, bonex u otras minucias. Es caro y solo para exigentes. TE. 642-6684 de noche.

SPORT PROTOTIPO (ex 1050) mod. 85, completo, chasis, listo para largar y ganar. No es barato. TE. 821-7205. 826-9006. Capital Federal.

Vendo **T ROQUEPERENSE**, Ford Falcon, Fierros Herberg, Tratar Pino Marosi TE. 0346-23091. Estación de servicios Citex CHIMCOY (Bs.As.)

TORINO SUBCAMPEON 86 Clase 5 rally bonaerense, vendo listo para largar, repuestos varios, llantas, gomas, dos relaciones, accesorios standard completos, Donato Alvarez 1942, Cap. Fed. Preguntar Sr. Carlos Serpero.

Miguel Torrás vendo **R-12** Rally a patentar listo para largar ganador Gran Premio ACA 1986 Clase 2, Cornelio Saavedra 169, B° San Martín, Córdoba. TE. 717282.

MITSUBISHI RALLY, Lancer GSR 1600 dos carburadores. Homologado para Clase 2 nacional o clases 2 ó 5 Bonaerense. Totalmente equipado para largar. Ex Baldinelli, Cordovana Automotores, Luis Vitale 214, Buenos Aires TE. (01)854-4733, o Carlos Neira (01) TE. 432-8428. Oportunidad.

FRA TULLIA 23. El auto con el que Neviani fue subcampeón en 1986. Sin mo-

tor ni caja. Santos Dumont 4811, Buenos Aires. TE. (01) 854-9444.

PEUGEOT 504 RALLY dos motores, 2 cajas, suspensión, Rally y pista, listo para largar. Tratar Pelliza 3065, o llamar TE. 804-4031/41, int. 522.

MONOPOSTO 850 Rossi, Renault mecánica Reybat, llantas Stilo, Ideal F4 Tucumán o Fórmula Renault Bonaerense. TE. 0478 2589, 3263. Arrecifes Sr. Néstor. E. Demateo, por cambio de categoría.

TUBAL VENDE Fiat SE 1.5 de Rally. Auto ganador con fierros y preparador de Zoquete Espósito y Chirio Calderón. Recorrido a 0km. Llamar al TE. (0544) 21997.

Roberto Oubina vendo **COUPE DODGE T.C.** listo para largar. Very tratar en Manuela Pedraza 1951, Lanús Oeste. TE. 247-0454.

FIAT RALLY, Carlos Vila alquila auto ganador de la clase chico. Con asistencia. Ideal bonaerense. Mecánica Pratto. Tratar en TE. (0462) 91055 (Villa Cañas).

FIAT 129 1.300 Clase 2 urgente, con todo lo mejor, fierros, Pardo, 8 ruedas más 4 lluvia. Barato, permuto. Tratar TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

RALLY FIAT 128 motor 1.300. Excelente estado vendo o permuto. Repuestos auto bloqueante caja de 5, llantas, cubiertas, jaula Fades, suspensión Liggett. Líquido \$ 8.200. Mod. 81 T.C. TE. 792-0912. Adrián, Mont.

STOCK CAR TORINO con todos los fierros, listo para largar. Multidisco Wobron, sintetizado y jaula. Escapssilen, motor nuevo, hecho por Marchese. Vendo urgente o permuto. Avenida Roc 801, Hurlingham. TE. 665-8909.

KARTING DAP italiano, motor RF 0km, preparación Acuña con ocho gomas nuevas y accesorios

a toda prueba. Permuto por coche chico o vendo. A: 1.700. Borges 2563. Olivos.

meoánica 85, casco 85, Lata repuestos, dirigirse Chubut 345, San Francisco (2400) Córdoba

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

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

Alquila **FIAT 128 1100**, para Rally bonaerense. Auto de punta. TE. 0462-91164. Juan C. Lousto.

RENAULT 12 TS GURPO A 1979, 1985 y 1986, preparadas para Rally. Con repuestos varios, caja Meggi, autobloqueante, ruedas armadas. Acepto permuto. Hablar al TE. (01) 253-1090/2603/7489.

Alquila **RENAULT 12** para Rally provincial. Hablar con Daniel Grawieniec al TE. (01) 252-2046.

Vendo **F2 BIPLAZA BONAERENSE** y Fórmula 5. Llamar al TE. 750-0756, 5405. De 8 a 17. San Martín.

FORMULA 5 vendo completo, sin motor. Impecable estado, frenos a disco. Avda. Crovara 2132, Tablada, Bs. As.

FIAT 128 1.300 clase 2, urgente. Con todo lo mejor, Fierros Pardo, 8 ruedas 4 lluvia. Barato. Permuto. Tratar TE. 243-2761. Eduardo. Después 18 hs.

Vendo o permuto **TMO. CARRETERA BONAERENSE** clase L, mecánica Torino, caja ZF, motor 0km. Listo para largar. Cigüeñal, tapa bielas, pistones del mismo. Llamar al TE. 761-3737 o dirigirse a Lavelle 4725, V. Martelli.

Vendo **RENAULT RALLY**

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **COUPE FIAT 1.500** modelo 69. Muy buena chapa y pintura, sin golpes, cinco gomas nuevas, color blanco. Portillo, Calle 14 N° 1153, La Plata TE. 36920.

Vendo **KOMBI VOLKSWAGEN** modelo 85, con ventanas y asiento trasero cama, estado excelente TE. 8 00, acepto permuto por F-100 V8 o Ranger V8 llamar TE. 242-4013. De 10 a 1

PEUGEOT 504/76. Buena persuaño y modelo, buen precio. Terrero 362 (Garage).

Vendo **VAIANT III** motor para ablandar, excelente casco palanca al 130, bien de tapizados. TE. 653-0489.

Vendo **504 6R 2 1984** color tierra de Sierra muy bueno \$ 11.500. Roque Sáenz Peña 2921. Olivos.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo o permuto **FORD A 29** papeles al día \$ 1.500, una oportunidad, muy bueno. Sereno 2472 esa. Asamblea, Baulogne. TE. 765-8684

COUPE CHEVROLET 1947 totalmente original, vendo o permuto muy buen estado. Precio \$ 2.400. Ver Bernaldes 1837, Capital Federal. TE. 567-9968.

2.2 AUTOMOVILES IMPORTADOS -VENTA-

Vendo **COUPE MERCURY CAPRI 2.3 4-cil.** blanco, tapiz cuero azul, automático. Sr. Boero. TE. 0562-2121. Morteros, Córdoba.

Vendo **604 SL 81**, vende claro, cuatro puertas, vidrios y techo eléctrico. Sr. Boero. TE. 0562-2121. Morteros, Córdoba.

Vendo **CITROEN GSA** Dalias 81, caja Sta. color gris, metal perfecto estado. Llamar TE. 0924-20686. Darregueira Bs.As.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

Vendo **JEEP IKA** de exposición, Motor Diesel, caja cuarta, butacas, Instru. compet. carrocería de chapa reform. Capota, puertas Barra antivuelco, gomas T.V. Llantas magnec. TE. 652-0261. Yrigoyen 1560. Lomas Mirador.

ARENERO VENDO CHASIS 70 KG con o sin mecánica Renault Gardini. Acepto pago en dos veces. Jaula Tubular, dos pulgadas 14 N° 1153. La Plata (1900) TE. 021-45012 de mañana

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -PERMUTA-

PORSCHE 911 réplica plástico o terminar, montado casco fitito nuevo. Mecánica Filita, falta pintura, tapizado, ruedas. Puede colocarse motor 128. Hay

Accesorios. Lista patentar \$ 1.600. Permuto, calle 1, N° 66, La Plata.

SPAGGIA REANULT MOTOR 1400/86 100 HP, Chasis 86, cubiertas Faneco, Palanca al piso, acelerador, doble y freno como un fórmula. Permuto por 2 autos de calle, auto y billetes. Llamar al TE. 93-8803 y 432-6721.

5.0 MOTOCICLETAS -VENTA-

Vendo **HONDA XL 500 S MOD. 81** Enduro impecable, Air-Sus, freno disco, radiador aceite, motor nuevo, dos cajas repuestos, la mejor del país. US\$ 4.500. San Lorenzo 996, Cód. Postal (4000), San Miguel de Tucumán. TE. 081-2151550/214372.

Vendo, permuto **M.B.A. 125 C.C.** Grand Prix. Chasis Malibdena, Biremas flotantes Marzochi, Birevas Campagnolo, Tanque asiento, Carenados pedales. Nuevo, sin motor. TE. 021-52-1361, 49 N° 1333. La Plata. A: 3.500. Acepto moto grande

Vendo o permuto **ZANELLA 200 CC JR** competición, cigüeñal Rk 60 mm, jaula de plata, motor hecho a nuevo, se desarma para revisar, gomas nuevas \$ 1.200, o motor solo completo \$ 900. Sáenz Peña 261-6550) Bolívar, Bs. As. TE. 0314-7389.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

CUATRO LLANTAS BBS-14 para B.M.W. 635 o 735. Sr. Boero. TE. 0562-2121. Morteros, Córdoba o llamar Melinco TE. 34-2541. Capital Federal.

Vendo **CAJA DE CAMBIOS** y caja de transferencia alta y baja Jeep IKA. Tratar Sarmiento 1594. Es-

peranza. Santa Fe. TE. 0496 3029 de 9 a 12. Sábados. Sr. Víctor.

2 | Guido. Urgente **JUEGO 5 CUBIERTAS WAITRAC** con 5 llantas Deportivas "Spina". Todo nuevo para F100. Jeep IKA. Ver Cno Gral. Belgrano, Rotonda Monteverde. Fco. Varela, Vivero "La Japonésita".

Vendo **JUALA ANTIVUELCO** Fiat Regatta, 4 gomas Slick Faneco. TE. 801-4578. Sr. Fernando.

Vendo **CUPULA METALICA** para Pick Up Chevrolet, impecable. \$ 250. Ver Cno Gral. Belgrano, Rotonda Monteverde. Fco. Varela, Vivero "La Japonésita".

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO CASA RODANTE**, taller completo, excelente estado, para competición. Urgente. TE. 0585-2197.

Urgente vendo **MICRO CASA RODANTE** taller, motor reequipado completo, excelente, 5 metros, taller, piso plástico, 6 personas. Odette competición. Adlia Maria, Córdoba, TE. 0585 297.

Urgente vendo **MICRO CASA RODANTE** taller, con capacidad para ocho personas Aco Mod. 77. Odette Competición. Tratar TE. (9585) 2197.

10.0 VARIOS

Vendo **GALPON** 1 cuadra de Ruta 8, altura San Miguel. Ideal taller depósito T.C., Oportunidad. Urgente. TE. 0320-25569.

Vendo **COLECCION CORSA** años 1985 y 1986. \$ 80. Cada año. Chocorán 967. Cap. TE. 552-1453. de 10 a 18 hs.

Revista CORSA N° 1084. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A., Avda. Belgrano 824, Piso 6°, Capital Federal. Tel: 30-7891/89. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que Corsa esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Alda Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas,

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

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryala S.A., Avda. Belgrano 1580, Piso 1°, Buenos Aires (1093). Tel. 37-6443, 38-2136, 37-8003. Télex: 22630 RYELA-AR. URUGUAY: Dispa S.A., Juan Blanes 1078, Montevideo. PARAGUAY: Agencia Lobos, Montevideo 693, Asunción. PERU: Edic. Zeta S.C.R., Pachacutec 1328, Jesús María, Lima. Ejemplares atrasados: Su precio de venta al público será igual al de la última edición publicada. Impresa en Talleres Gráficos de Editorial Abril S.A., Avda. Roca 4410, Florida, pcia. de Buenos Aires. Abril de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franchise Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1092
	Concesión N° 7.970

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV N° 149

15 de abril de 1987

TC Bonaerense en Merlo

SCATIZZA HIZO TABLA RASA

Clase "B"

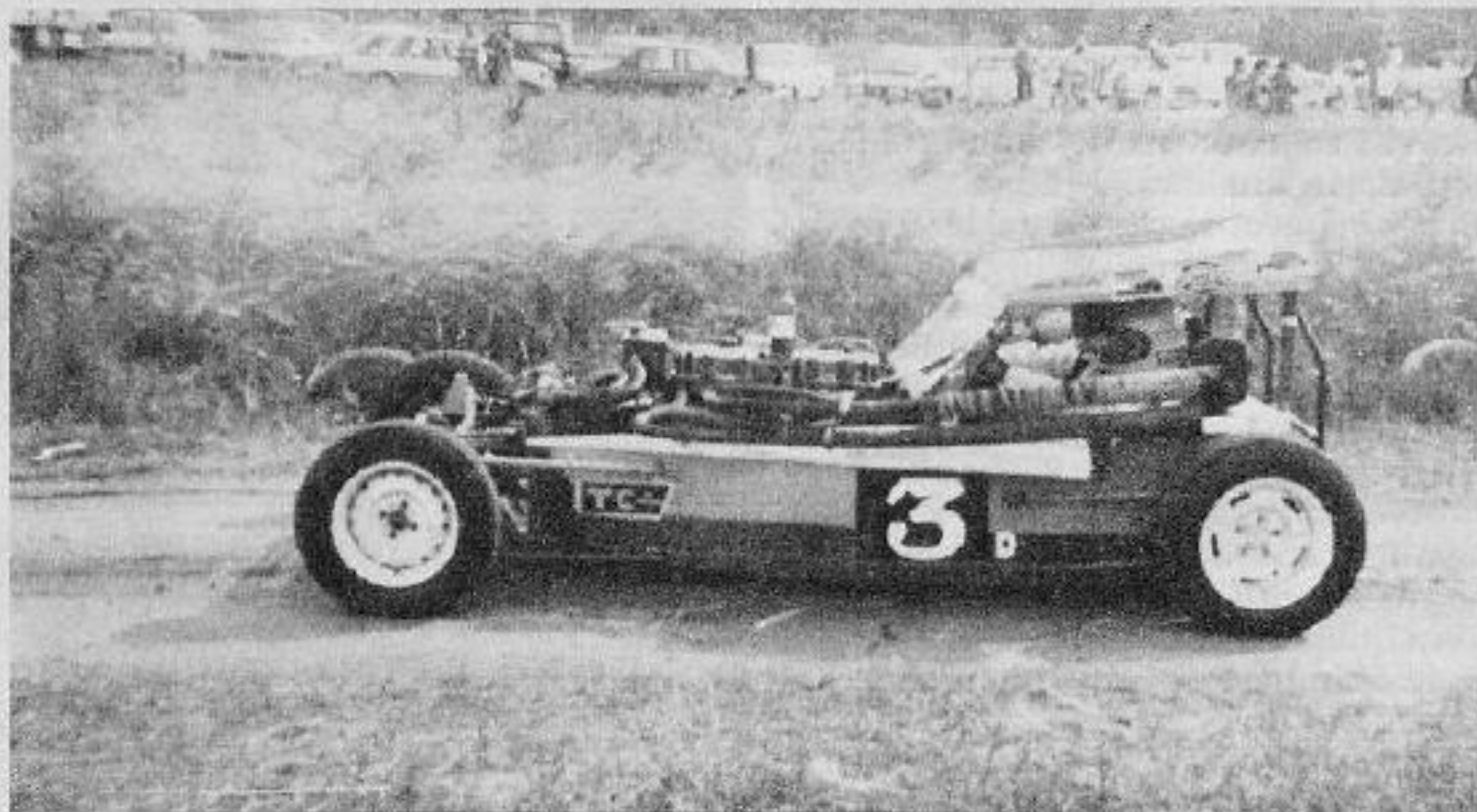
Se corrió una serie a ocho vueltas y la final; en ambas ocasiones el triunfo correspondió a José Scatizza. En la definitiva fue asediado por César Peón hasta su abandono en la quinta vuelta; Masquerre se puso segundo pero luego se retrasó; Stranges y Di, Nella que venían empujando desde atrás, fueron los que completaron el podio.

Final, 12 vueltas: 1° José Scatizza (Falcon/San Miguel) 12m 06s 91/100 a 93,898 km/hora; 2° Bruno Stranges (Chevrolet/José C. Paz) 12m 12s 58; 3° Guido Di Nella (Dodge/Lomas del Mirador) 12m 13s 37; 4° Roberto Peón (Chevrolet/José C. Paz); 5° Isidro Caparrullo (Dodge/Morón); 6° Raúl Berón (Chevrolet/Don Torcuato); 7° Juan Masquerre (Chevrolet/José C. Paz); 8° César Peón (Chevrolet/José C. Paz).

Clase "A"

Fueron aquí dos series: José Fernández y Norberto Villa, sus ganadores. La final fue un duelo constante entre Fernández y Ciccía, en el que terciaron Wagner, Tornatore y más adelante González Correa. Fernández tapó bien todos los huecos y neutralizó la constante preocupación del campeón por superarlo a lo largo de todo el desarrollo.

Final, 14 vueltas: 1° José Fernández (Falcon/Buenos Aires) 14m 30s 17/100 a 91,513 km/hora; 2° Ciccía Puerta (Che-



El ganador de la Clase "D", Hugo González (Foto Susana Mileti)

vrolet/San Antonio de Padua) 14m 30s 70; 3° Ricardo Wagner (Falcon/Munro) 14m 31s 03; 4° Jorge González Correa (Chevrolet/Merlo); 5° Hugo Peña (Falcon/Avellaneda); 6° Adalberto Azcarate (Chevrolet/Don Torcuato); 7° Alfredo Urzik (Chevrolet/Ciudadela); 8° Hugo Montenegro (Torino/Merlo).

Las Heras, BA - El 22 de marzo se llevó a cabo en el circuito de Merlo el Premio

Apertura del TC Bonaerense, del cual participaron 81 pilotos de las cuatro clases, notándose algunas ausencias, pero compensadas con la incorporación de nuevos autos y volantes. El trazado de 1.580 no se encontraba en buenas condiciones, como tampoco las comodidades ofrecidas al público.

Clase "D"

Veintitrés pilotos disputaron las series que tuvieron como ganadores a José

Molina y Anibal Romero. Romero puntuó toda la carrera, antecediendo a Molina al final, pero fueron ambos desclasificados por la CT.

Final, 14 vueltas: 1° Hugo González (Chevrolet/Ituzaingó) 14m 42s 21/100 a 90,986 km/hora; 2° Sergio Pascolini (Chevrolet/Lanús) 14m 42s 85; 3° Hugo Maldonado (Chevrolet/Merlo) 14m 47s 78; 4° Oscar Palazzesi (Chevrolet/Navarro); 5° Nestor González Correa (Chevrolet/Merlo); 6° González-Bandariadán (Chevrolet/Las Heras); 7° Juan Etchart (Chevrolet/Las Heras); 8° Sergio Vázquez (Chevrolet/Morón).

Clase "C"

Hubo 30 participantes, repartidos en tres baterías clasificatorias. En esas instancias fueron triunfadores Manuel Farias, Carlos Rosales y Jorge Alonso, este último el cómodo ganador de la final, tras puntuar durante todo el desarrollo de la misma.

Final, 14 vueltas: 1° Jorge Alonso (Falcon/Tigre) 14m 23s 33/100 a un promedio de 92,238 km/hora; 2° Carlos Rosales (Chevrolet/San Fernando) 14m 34s 76; 3° Alejandro Sesini (Chevrolet/Pacheco) 14m 46s 71; 4° Adrián Ciutat (Chevrolet/José C. Paz); 5° Eduardo Figoli (Chevrolet/Pacheco); 6° Francisco Spataro (Falcon/Tigre); 7° Carlos Parra (Falcon/San Fernando); 8° Jorge Loca (Chevrolet/Ramos Mejía).

(Informe de José Benigno Granada)

F-2000 Santafesina y TC Venadense

DOS CATEGORIAS DEL SUD DE LA BOTA

Villa Cañas, SF - Hay dos categorías que gozan de gran predicamento popular en la provincia de Santa Fe, cuya área de dispersión geográfica puede delimitarse hacia el sur de la Ruta 9. Se trata de la Fórmula 2000 Santafesina y del Turismo de Carretera Venadense. Cada una con sus especiales características, amalgamadas muchas veces por la presentación conjunta para brindar un solo y sólido espectáculo.

F-2000 Santafesina

Es una categoría de monoplazas, equipados con motores Renault 18, Dodge/VW 1500, Ford Taunus, Peugeot y Fiat 125. Constituye una evolución de una antigua división en la que preponderaban los chasis caseros con motores de Jeep de posición delantera. El paso de los años la ha convertido en una especie de F-2 tierra, ya que es éste el hábitat natural de los F-2000, cifra que alude a la cilindrada tope de los motores.

El pasado fue un gran año para la F-2000, especialmente por la paridad mecánica conseguida a través de su dinámico reglamento técnico. Baste decir para apuntalar lo anterior que en las primeras seis carreras de 1986 se registraban seis ganadores diferentes, con la consiguiente lucha de hombres y marcas.

El calendario de 1987 está compuesto a priori por 10 fechas: 12 de abril en Venado Tuerto, 19 de abril en Teodolína, 3 de mayo en Villa Cañas, 31 de mayo en Chañar Ladeado, 19 de junio en Villa Cañas, 16 de agosto en San Jerónimo Norte, 6 de

setiembre en Esperanza, 27 de setiembre en Bigand y 4 de octubre en Firmat. El Premio Coronación, a licitar, queda para noviembre.

Los 25 primeros del ranking, encabezados por el campeón Alfredo Polinori, son 1 - Alfredo Polinori (Villa Cañas); 2 - Jorge Calore (Uranga); 3 - Raúl Petrich (María Teresa); 4 - Daniel Zanotti (Villa Cañas); 5 - Horacio Savino (Venado Tuerto); 6 - Oscar Rolando (Venado Tuerto); 7 - Alberio Arrieta (Hughes); 8 - Horacio Rizzo (Carmen); 9 - Juan C. Perlozzi (Elortondo); 10 - Juan C. Molina (Máximo Paz); 11 - José Simonella (Villa Mugueta); 12 - Rubén Monteciarini (Oliveros); 13 - Horacio Lo Valvo (Venado Tuerto); 14 - Manuel Cobodevilla (Rufino); 15 - Jorge Gaydou (Elortondo); 16 - Alberto Villa (Elortondo); 17 - Sergio Zanotti (Villa Cañas); 18 - Ángel Blázquez (Rosario); 19 - Manuel Campa (San Jerónimo Norte); 20 - Abel Benedetto (Sancti Spiritu); 21 - Carlos Donatti (Santa Isabel).

TC Venadense

Esta categoría es biplaza con techo compite generalmente junto con la anterior. Lleva gran cantidad de aficionados, los que al igual que en el TC "grande" se identifican con sus banderas por sus pueblos y marcas.

El impulsor predominante es el Ford seis cilindros, pero hay algunos casos aislados de autos con Chevrolet y Dodge que caminan mucho.

El calendario 1987 prevé las siguientes fechas: 12 de abril, Venado Tuerto; 19 de abril, Teodolína; 3 de mayo, Villa Cañas; 24 de mayo, San José de la Esquina; 7 de junio, Firmat; 19 de julio, Villa Cañas; 23 de agosto, San Gregorio; 27 de setiembre, Bigand; 4 de octubre, Firmat, y en noviembre el Coronación.

El ranking actual comienza con el campeón, Oscar Paultroni, y en sus primeros puestos es así:

1 - Oscar Paultroni (Alcortá); 2 - Carlos Vanrell (Villa Cañas); 3 - Nestor Benceny (Villada); 4 - Enzo Lorenzetti (Carmen); 5 - Edgardo Salce (Juan Bautista Alberdi, BA); 6 - Guillermo Micozzi (Peyrano); 7 - Raúl Orpianesi (Bombal); 8 - Néstor Cardinali (Alcortá); 9 - Juan Drovetta (Bigand); 10 - José Santorcuato (Firmat); 11 - Juan C. Paultroni (Alcortá); 12 - Miguel A. Sava (Venado Tuerto); 13 - Alberto Palmieri (Chabas); 14 - Ernesto Domingo (La Vanguardia); 15 - José L. Giri (Santa Teresa); 16 - Sergio Arregui (Venado Tuerto); 17 - Luis Sole (María Teresa); 18 - Juan C. Coria (Venado Tuerto); 19 - Walter Ward (San Gregorio); 20 - Carlos Turdo (Venado Tuerto); 21 - Nelsis Salliol (Bigand); 22 - Horacio Pizzia (Chabas); 23 - Raúl Goya (Elortondo); 24 - Walter Salliol (Bigand); 25 - Oscar Gerlo (Carreras); 26 - Rubén Passini (Alcortá); 27 - José Rossi (Juan Bautista Alberdi, BA); 28 - Rubén Bailetti (Villada); 29 - Alberto Blanco (Venado Tuerto); 30 - Mateo Buljubacich (Corral de Bustos, Cba).

(Informe de Omar Angel Garavano)

Fórmula 2 Entrerriana y TC 850 en Nogoyá

EL RETORNO DE GERARDO BEBER

Paraná, ER. - El trazado de El Retorno, tierra compactada de 1.790 metros de desarrollo, en la ciudad de Nogoyá, fue el escenario propicio para el comienzo de la temporada 1987 de **Fórmula 2 Entrerriana** (ya no es más la "6", como hasta fines del año pasado) y su adlátere el **Turismo Competición 850**.

La actividad comenzó en pista a primera hora de la tarde del sábado, con una decena de máquinas de la F-2. Promediando la jornada de prácticas -acá la clasificación se hace el domingo por la mañana- solamente muy pocos tiempos bajaban el minuto y ninguno se acercaba a los 58 segundos y medio que era el record desde el año pasado.

Consultados los volantes, la respuesta fue unánime: el estado del circuito mostraba deterioros. Felizmente los organizadores tomaron al toro por las astas y al terminar las pruebas se dedicaron a reparar el circuito, de manera que en las pruebas dominicales los cuatro primeros bajaron el tiempo record: Diorio, con 57s41/100 fue el mejor, seguido por Fabián Pérez, Alberto Galiano y Ricardo Ballari.

La primera de las series de F-2E en Diorio un claro vencedor, aunque debe repararse que el segundo, el campeón Beber, había partido desde la última fila de la grilla. La segunda fue una constante lucha entre Fabián Pérez y Ricardo Ballari, que terminaron el parcial en ese orden.

Edgardo Diorio fue el líder en las primeras vueltas de la final, disputada a 23 vueltas. La alegría de los lugareños du-

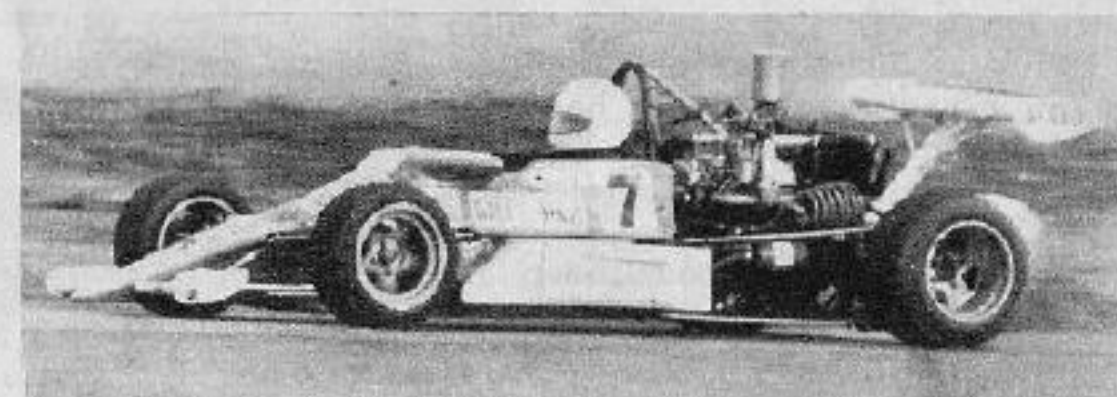
raría poco, ya que Beber se adueñó de la punta comenzando su habitual tarea: la de ganar. Para Diorio y Galiano quedó la porfía por el segundo lugar, lo que tuvo en las últimas pasadas un colofón pintoresco: ambos sufrieron problemas en las cajas de velocidades.

Final F-2E: 1° Gerardo Luis Beber (Bravi-Peugeot/Paraná) a un promedio de 108,816 km/hora. 2° Edgardo Diorio (Bravi-Peugeot/Lucas González); 3° Alberto Galiano (Crespi-Peugeot/Paraná); 4° Gustavo Grinovero (Grino-Peugeot/Viale); 5° Jorge Brutti (Crespi-Peugeot/Nogoyá); 6° Jorge Mizawak (Bravi-IKA/Paraná); 7° José Luis Cruz (Marsico-Peugeot/San Salvador); 8° Juan C. Jacobi (Avante-Peugeot/Paraná) y 9° Néstor Riva (Mico-Dodge/Gualeguaychú).

En **Turismo Competición 850**, la carrera final había terminado con el triunfo de Humberto Block, quien superó a Libert, Colomá y Jorge Laporta. Pero al ser desclasificados por transgresión técnica los tres primeros, el triunfo correspondió entonces al capitalino Jorge Laporta, con un Fiat 800 cupé, modelo este que predomina en la categoría.



Gerardo Beber ganador en Nogoyá, en la ahora F2 Entrerriana, es flanqueado en el podio por Diorio (izquierda) y Alberto Galiano.



Grinovero, con el auto de su propia construcción, fue cuarto.



Estas son las cupecitas Fiat 800 del TC 850. Las hay de techo duro y convertibles, como éstas de Block y Libert, que fueron desclasificados.

(Informe de José Beto Zapata)

F-07 y F-5 en Buenos Aires

SANTANA Y PEREZ ENTRE LAS HORQUILLAS

El domingo 29 de marzo las **Fórmulas 07 y 5**, se juntaron para realizar la primera prueba de la temporada, utilizando el circuito N° 17 del autódromo de Buenos Aires, que mide en su cuerda 750 m.

Fórmula 5 realizó una serie clasificatoria en la que se impuso Norberto Pérez, secundado por Germán Martínez; la final sobre 12 giros fue dominado por Pérez, mientras que Martínez lo siguió hasta la décima ronda perdiendo la posición ante Basconcello al realizar un trompo. Algo similar les sucedió a D'Olivera Lima y Alvarez Morales en el transcurso de la segunda ronda, cuando venían disputando junto a Di Natale la cuarta posición.

Clasificación: 1° Norberto Pérez (NC 4-Gilera) 8m35s63/100 a 82,384 km/h; 2° Julio Basconcello (Besco-Zanella) 8m44s2; 3° Germán Martínez (Perri-Gilera) 8m51s69; 4° Carlos Di Natale (Juma-Zanella) 9m8s96; 5° Pablo González (Perri-Zanella) 9m13s46; 6° Horacio Regolta (Regolta-Ducati); 7° Roberto D'Olivera Lima (Scalesse-Zanella); 8° Jorge Alvarez Morales (Per/car-Zanella); 9°

Luis Podluzanski (Lap-Zanella).

Fórmula 07 llevó a cabo dos series clasificatorias que fueron ganadas por Roberto Blanco y Carlos Nicieza, repitiendo este último en la primera semifinal, mientras que en la segunda, luego de reparar la caja de velocidades y un balancín rotos en la serie, se impuso el campeón Jorge Santana. La final sobre 14 rondas fue dominada ampliamente por Santana, secundado por el subcampeón Nicieza hasta que faltando cuatro vueltas el Renault de Nicieza engancho con su tren delantero una cubierta demarcatoria del circuito dificultando esto su accionar. Entonces lograron Amato y Blanco descontar la ventaja acumulada y superarlo ambos en el transcurso de la última vuelta.

Clasificación: 1° Jorge Santana (Fiat) 10m24s18/100 a 79,015 km/h; 2° Salvador Amato (Fiat) 10m37s17; 3° Roberto Blanco (Fiat) 10m37s78; 4° Carlos Nicieza (Renault) 10m38s25; 5° Carlos Cacavielo (Renault) 10m41s70; 6° Omar Buonanducci (Fiat) 10m49s43.

(Informe Carlos Ramón Vareja)

Stock Cars, SP y Spazio en Buenos Aires

GRAN TRIUNFO DE LINARES

Utilizando el circuito N° 7 de 2.640,85 metros del autódromo de Buenos Aires, el domingo 22 de marzo se presentaron las categorías **Stock Car Argentino**, **Sport Prototipos** y la clase **Spazio de Standar Mejorado**.

Stock Cars Argentino presentó en la primera del año 24 máquinas, realizando la final sobre 20 giros, imponiéndose sin oposición Eduardo Bustos, mientras que a sus espaldas se sacaron chispas Nowak, Puglia, Ruiz y Alvarez, perdiendo este último el segundo puesto a metros de la llegada al realizar un trompo que lo relegó al octavo puesto.

Sport Prototipos, también en el primer "encuentro" del año juntó 20 inscriptos, manteniendo todos ellos el avance técnico y estético iniciado el año anterior en la categoría zonal de monopostos mejor presentada. Se impuso quien saliera de perdedor justamente en la última de la temporada anterior, Luis Linares, quien superó nada menos que a Domingo Vázquez Ramis y a Héctor Arias, lo que da mayor mérito a esta victoria.

Spazio Standar Mejorado conti-

núa con sus problemas internos, reflejándose los mismos en el escaso parque presentado; solo siete autos fueron de la partida. Triunfó por casi cinco segundos Héctor Baldinelli sobre Osvaldo Rodríguez.

Stock Car Argentino 20 vueltas: 1° Edgardo Bustos (Falcon/Buenos Aires) 22m41s89/100 a 130,375 km/h; 2° Roberto Nowak (Chevy/Hurlingham) 22m53s82; 3° Amílcar Ruiz (Chevy/Hurlingham) 22m55s50; 4° César Rivera (Falcon/Villa Tesel) 23m2s70; 5° Jorge Puglia (Chevy/Rafael Castillo) 23m3s26; 6° Carlos Serein (Dodge/San Justo) 23m38s80; 7° Juan Cusano (Falcon/Temperley) 23m43s48; 8° José Alvarez (Chevy/Lomas de Zamora); 9° Daniel Vives (Falcon/Lomas de Zamora); 10° Ricardo Montero (Torino/Buenos Aires).

Sport Prototipos 20 vueltas: 1° Luis Linares (Crespi) 20m56s46/100 a 151,330 km/h; 2° Domingo Vázquez Ramis (Bujía) 20m58s72; 3° Héctor Arias (Sergio) 21m16s57; 4° Miguel Rodríguez (Ladi) 21m17s85; 5° Marcelo Cazaniga (Crespi) 21m23s38; 6° Marcelo Castiñeira (Crespi) 21m34s75.

(Informe de Carlos Planí)

Motociclismo de Velocidad en Suardi

NORBERTO GATTI, CAMPEON DE VERANO



El veterano Norberto Franck, campeón de verano de la ASAM en 200 cc LP. Lo sigue Rubén Candellero, de Morteros.

Fabián Martina, crédito de San Guillermo, rodeado de su gente tras conseguir la corona en Promocional.

Córdoba - El domingo 29 de marzo se realizó en Suardi la fecha final del campeonato motociclístico de velocidad (en óvalo de tierra) organizado por la Asociación Suardense de Aficionados al Motociclismo (ASAM) para la noche del sábado. Pero un verdadero diluvio cambió los planes. El circuito había quedado anegado, pero tras ingentes ajetreos, que incluyeron bombas para desagotarlo, a las 13.30 de la jornada dominical, el trazado estaba listo para utilizarse, y lo que es mejor, en impecables condiciones.

El premio para la tesonera gente de ASAM fue la respuesta del público, ya que 2.100 personas pagaron su entrada para ver al enorme parque mecánico presente y a sus pilotos.

Sachs 98 cc.

En esta categoría escuela las series fueron para Osvaldo Caballero, Eduardo Maidana y Claudio Sini. La final tuvo gran lucha por la vanguardia, arrojando el siguiente resultado:

1° Hugo Mho (San Guillermo, SF) a 73,012 km/hora. 2° Eduardo Maidana (San Francisco, Cba); 3° Osvaldo Caballero (Hersilia, SF); 4° Jorge Trujillo (Suardi, SF) y 5° Gabriel Marengo (Suardi, SF).

108 cc Promocional

La serie única, así como la final fueron para el esperancino Fontanini, quien ratificó sus excelentes condiciones.

1° Rogelio Fontanini (Zanella-RF/Esperanza, SF) a 75,540 km/hora, 2° Sergio Ancharuk (Zanella-RF/Morteros, Cba); 3° Fabián Martina (Zanella-RF/San Guillermo, SF); 4° Marcelo Bravo (Zanella-RF/Córdoba) y 5° Jorge Villar (Zanella-RF/Ra-faela, SF).

108 cc LP

En la serie obtuvo el triunfo el veterano Miguel Mejías, crédito cordobés. En la final se consagró ganador el reaparecido y exitosísimo Carlos Delgado, tras gran pelea por la punta.

1° Carlos Delgado (Zanella-Tosticarelli/Freyre, Cba) a 77,030 km/hora, 2° Javier Colasilli (Zanella-RF/Los Sur-gentes, Cba); 3° Héctor Zaffrea (Zanella-

RF/Tacural, SF); 4° Miguel Mejías (Zanella-RF/Córdoba); 5° Rubén Villán (Zanella-RF/Córdoba); 6° Luis Stanfi (Zanella-Stanfi/Carcarañá, SF).

200 cc LP

Norberto Gatti, con la mira ya puesta en el campeonato de esta clase mayor, ganó su serie y luego la final que tuvo un desarrollo sumamente emotivo. Primero fueron los locales Franck y Boscarol los que estuvieron en la vanguardia, seguidos por la "legión extranjera": Avila, Cuatrococo, Gatti y Zaffrea. Cuando Gatti, ex internacional argentino se hizo de la punta, en vano sus seguidores intentaron desalojarlo, pero eso sí llegaron a la rueda del capitalino.

1° Norberto Gatti (Zanella-Montiel/Santa Fe, SF) a 79,785 km/hora; 2° Carlos Franck (Zanella-Montiel/Suardi, SF); 3° Darío Cuatrococo (Zanella-Tragial/Justiniano Posse, Cba); 4° Pedro Tony Avila (Zanella-Tragial/Goya, Ctes); 5° Héctor Zaffrea (Zanella-Tosticarelli/Tacural, SF) y 6° Eduardo Carrillo (Zanella-Tosticarelli/Córdoba).

Con estos resultados el campeonato de verano de AZAM, que sirvió de preparación para el magno Certamen Argentino de Motociclismo (CAM) de velocidad en óvalos de tierra, consagró a estos campeones: Sachs 98 cc, Eduardo Maidana (San Francisco, Cba); Promocional, Fabián Martina (San Guillermo, SF); 108 cc Libre Preparación, Carlos Delgado (Freyre, Cba) y 200 cc Libre Preparación, Norberto Gatti (Santa Fe).

(Informe y fotos de Roberto Maldonado)

Turismo Nacional 800 cc en Esquel COSTA EN LA CORDILLERA

Trelew, Chubut - Tras muchos años de inactividad automovilística, la ciudad cordillerana de Esquel volvió al ruido corsaiolo a través de la apertura del Campeonato Provincial de TN 800 cc, realizada en el Parque Municipal San Martín, donde se trazó un circuito de 1.500 metros, de ripio y tierra.

Veintiséis "bolitas" y unos dos mil espectadores conformaron la jornada tuerca disputada con muy buen tiempo. Los pilotos, provenientes de Trelew, Rawson, Puerto Madryn, El Bolsón, Sierra Grande y Esquel.

Las series a 8 vueltas fueron ganadas por Mario Coronel (ésta fue la más veloz, con holgura) y Luis Schenone. La final tuvo un comienzo accidentado, ya que al llegar los autos a la primera curva se produce -por la tierra en suspensión en el aire- un múltiple choque que obligó a largar nuevamente, y lamentablemente restó seis participantes.

Largada nuevamente la final, es Carlos Costa quien toma la punta seguido

por Coronel, Sastre, Felipucci, Schenone y Vargas. No se registran mayores variantes a lo largo de las doce vueltas, salvo el avance de Schenone, por lo que la carrera finalizó con este resultado:

1° Carlos Costa (Pto. Madryn) 11m45s96/100 a un promedio de 91,790 km/hora; 2° Mario Coronel (Trelew) 11m46s46; 3° Luis Schenone (Trelew) 12m02s94; 4° Nelson Sastre (Pto. Madryn) 12m05s37; 5° José Felipucci (Trelew) 12m05s54; 6° Ricardo Vargas (Esquel) 12m07s93; 7° Nery Evans (Trelew), 8° Miguel Tenzi (Sierra Grande), 9° Alonso Rodríguez (Esquel) y 10° Oscar Rossi (Esquel), todos con Fiat 600 y 12 vueltas.

El reglamento de TN 800 permite retirar dinamo, rebajar la tapa de cilindros, colocar resortes de válvulas de mayor carga, modificar peso del volante del motor. Deben ser originales árbol de levas, pistones, bielas, válvulas, conductos de admisión y escape. Son libres múltiple de escape y salidas. La suspensión puede bajarse (elásticos y resortes)

pero no modificarse anclajes. Por otra parte deberán ser standard la dirección, los frenos, la transmisión, el carburador y el encendido.

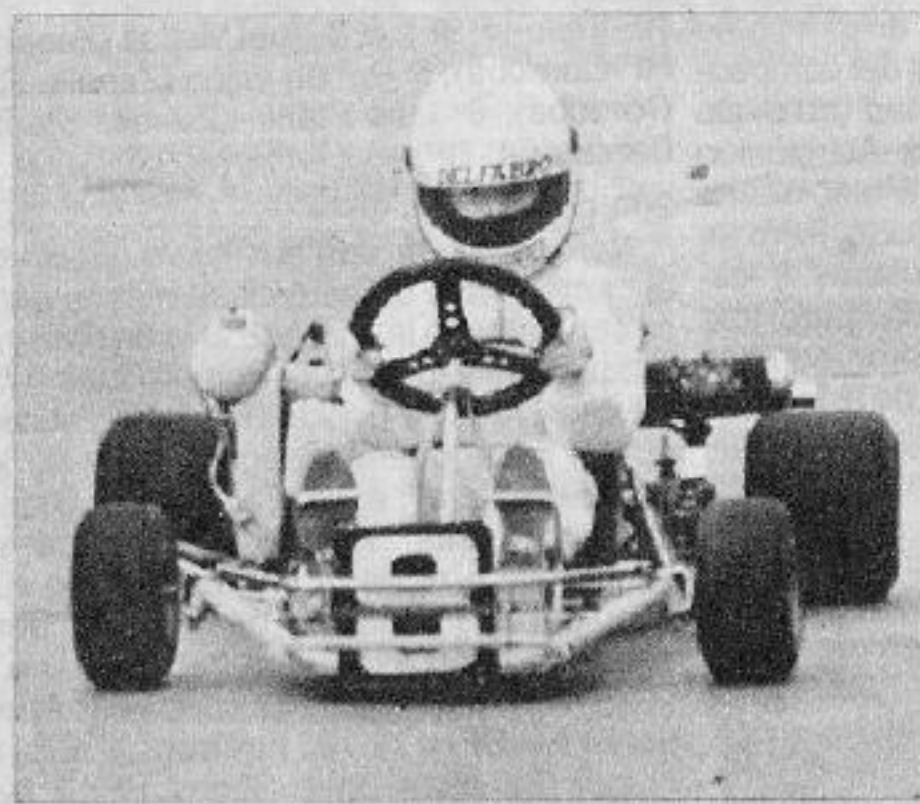
Las fechas que componen el calendario de esta categoría (realizadas ya las dos primeras en Esquel y Comodoro Rivadavia) son: 31 de mayo, en Trelew; el 7 o 14 de junio en Comodoro Rivadavia (con TC Patagónico); el 5 de julio en Tre-

lew (con TN 1100 cc); el 13 de setiembre en Rawson (con TC Patagónico, y Ford T); el 11 de octubre en Esquel y el 8 de noviembre en Pto. Madryn (con Ford T).

(Pingüino Roy)



Primeras vueltas de la final. Ya pasaron Costa y Coronel. Adelante va Sastre seguido por Felipucci y Schenone, y más atrás Vargas, Evans y Tenzi.



KARTING CORDOBES

En el kartódromo de Saldán comenzará el 19 de abril el campeonato zonal de karting cordobés, del que participarán las categorías Promocional, Junior, Zanella e InterCor. En la foto vemos a uno de los animadores de 1986, Daniel Sosa, quien se clasificara a la postre subcampeón cordobés de Promocional.

IMPORTANTE

Para agilizar la recepción de correspondencia dirigida a esta sección, la ACTIVIDAD ZONAL, en lo sucesivo los informantes y todos aquellos que quieran comunicarse postalmente con AZ deberán destinar sus envíos a la siguiente dirección:

Carlos R. Neira, CORSA Actividad Zonal, Emilio Mitre 351, 8° piso, (1424) Capital Federal.

Queda claro que solamente deberán enviarse a la dirección antedicha los materiales periodísticos que tengan que ver exclusivamente con la actividad zonal.

La oportunidad es propicia para recordar a nuestros informantes ciertas pautas a las que deberán ajustarse con respecto al material periodístico en caso de carreras, aquél deberá incluir la fecha de realización, entidad organizadora, fiscalizadora, nombre y ubicación del circuito, localidad, medida del circuito utilizado, cantidad de participantes y público, estado

del tiempo, nombres y apellidos completos de pilotos, marca de los vehículos (si se trata de monomarca, aclarar si se trata de karting, monopostos o vehículos especiales, marcas de chasis y motor, lo mismo vale para el motociclismo) procedencia de los pilotos, clasificaciones finales con tiempos y promedios, por lo menos de los diez primeros, resultado de pruebas de clasificación, número de la fecha disputada y posiciones del campeonato, como así también resultado de las series (basta con los tres primeros) y todo otro dato que permita informar debidamente a nuestro público lector. No debiéndose omitir un párrafo con el desarrollo de la carrera final de cada categoría participante.

Fotos son bienvenidas, pudiendo ser en papel blanco y negro o color, no reproducciones de diarios o revistas. En las fotografías se indicará al dorso el epígrafe y nombre del autor y/o medio que la cede.

F-1 EN LA ESPERA

La Asociación de Propietarios de Fórmula 1 Mecánica Argentina nos informa que a raíz de la visita de SS Juan Pablo II a la Argentina, y la consecuente suspensión de las actividades deportivas los días 5 y 12 de

abril, y ante la imposibilidad de conseguir la fecha del 19 del mismo mes para su primera fecha de 1987, ha decidido dar comienzo a su torneo el 3 de mayo en escenario a designar en breve.

TC 1000, Libres 850 y 1600 Regional en Derqui

EL TURNO DE LOS SUBCAMPEONES

Zárate, BA - En el circuito Francisco Carlos, de la localidad de Presidente Derqui, un trazado de tierra compactada de 1.870 metros, se disputó el Premio Raúl Formento, el pasado 5 de abril. La carrera tuvo sentido de homenaje a aquel piloto de TC 1000 que fuera víctima de un accidente fatal en su taller en 1986. Se presentaron entonces los Libres 850 y los TC 1000, a los que se agregaron -a modo de exhibición- algunos autos de la nueva Clase 2 1600 Regional.

Fueron los TC 1000 los que comenzaron la fiesta con dos series ganadas por Angel Gasperini y Héctor Pérez. En la final, los prematuros abandonos de Jorge D'Angelo -utilizó el auto de Errecart- y de Angel Tapia, dejó la lucha por la punta a Pérez, Gasperini y Vigil. Gasperini tuvo un fugaz paso por la punta y hasta tres vueltas antes del banderazo ofreció lucha al subcampeón, quien al final se impuso con comodidad. Destacable el duelo entre el debutante Vallecillo y Horacio Lima.

Final, TC 1000, 12 vueltas: 1° Héctor Pérez (Campana) 13m 58s 69/100 a 96,322 km/hora; 2° Carlos Mamousse (San Miguel) 14m 12s 45; 3° Silvio D'Angelo (Ing° Maschwitz) 14m 15s 11; 4° Enrique Vallecillo (Escobar) 14m 31s 44; 5° Horacio Lima (Buenos Aires) 14m 31s 82; 6° Héctor Ferreti (Escobar).

En Libres 850, los 35 autos participantes fueron repartidos en cuatro series, en las que triunfaron Jorge Requejo, Roberto Blandi, Juan Carlos Bisieri y José Rotondo. En la final, Roberto Blandi ganó la movida y se fue solito hacia la victoria, con el acoso inicial de Rotondo que luego perdería performance y terreno. Bisieri se repuso bien de un toque con Leguizamón en la largada (que casi lo hace volcar) y terminó segundo. En cuanto al campeón, Jorge D'Angelo, duró poco en carrera al romper un pistón en la serie.

Libres 850, final, 12 vueltas: 1° Roberto Blandi (Temperley) 14m 10s 24/100 a 93,909 km/hora; 2° Juan Carlos Bisieri

(San Isidro) 14m 25s 23; 3° Mario Herrera (San Martín) 14m 31s 98; 4° José Rotondo (Campana) 14m 34s 61; 5° Roberto Al (Moreno), y 6° Osvaldo Barbalarga (Caseros).

En la nueva Clase 2 1600 Regional, la victoria correspondió a Marcelo Vergagni (Fiat 128), sobre Mario Mugia (Fiat 125 S) y Carlos Müller (Dodge 1500). También estuvo presente Carlos González con un Fiat 128. La categoría es una opción interesante para la inserción en ella de los Fiat 128 de 1300 que ya no resultan competitivos para el Turismo Pista nacional y se anuncia que habrá importantes incorporaciones en el futuro inmediato.

(Informe de Walter Luna, fotos de Ruben's)



Roberto Blandi, ganador en Libres 850, que ganó de punta a punta.



Una interesante propuesta: la 1600 Regional. Adelante, Vergagni.



El TC 1000 del campanense Héctor Pérez, gallardo triunfador.

ACTIVIDAD ZONAL

Año IV Nº 149

15 de abril de 1987

Asociación Deportivo Colón

"TODO MOTO" EN CORDOBA

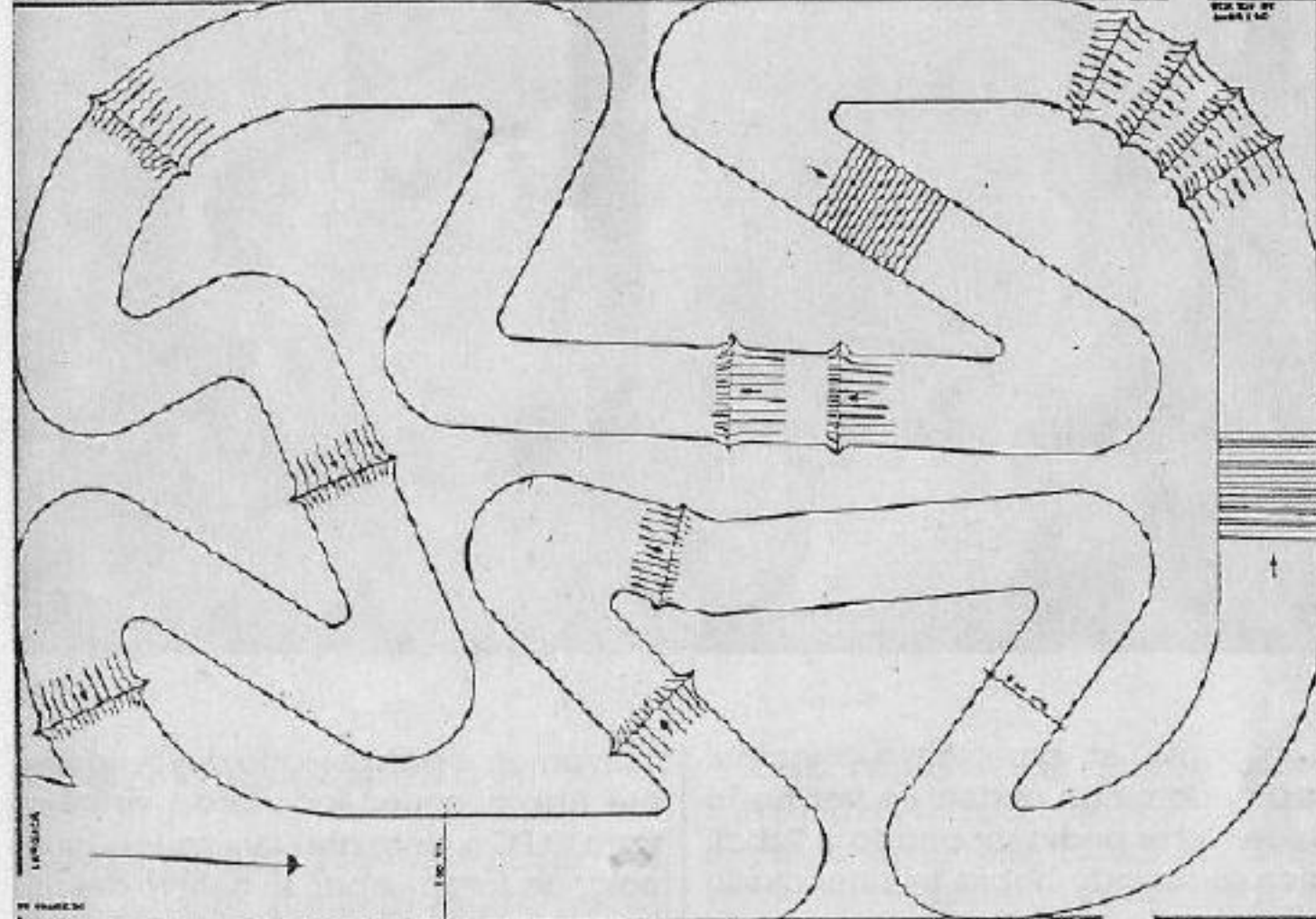
Córdoba - La Asociación Deportivo Colón, una entidad de ésta de raigambre futbolística se apresta al lanzamiento de un campeonato anual de motociclismo, el que convocará a tres especialidades muy gustadas por el público local: velocidad, todo-terreno y súper cross (especialidad esta última del motocross practicada en circuito cerrado). Para ello la ADC ha dispuesto en su campo de deportes de Asturias y Gorriti, en B° Colón, la construcción de un circuito de súper cross de 760 metros con todo tipo de obstáculos y un óvalo de 365 metros para las pruebas de velocidad, que se disputarán en las cuatro categorías tradicionales: Sachs 98 cc, Promocional 108 cc, Libre Preparación 108 cc y Libre Preparación 200 cc.

Habrà actividad por este torneo desde el 3 de mayo hasta los premios Coronación en octubre, en 17 jornadas. Velocidad y Todo Terreno compartirán las fechas, haciéndolo Super Cross en forma exclusiva.

Para hacer posible este proyecto, la ADC formó una subcomisión de deportes mecánicos, la que es presidida por Raúl Campoli, secundado por Carlos Manrique, Roberto Maldonado, Horacio Novillo, Oscar Piva, Mario Pacheco y Néstor Pacheco, los que actúan dentro del marco de la Federación Cordobesa de Motociclismo.

Es intención de los organizadores realizar también un campeonato de verano, como así también, para entonces, pruebas de midget y de autos todo terreno, esta última con un interesante parque en la vecina provincia de Santa Fe.

Un ambicioso programa, que busca los últimos toques para su cristalización. ¡Suertel!



Plano del circuito de Super Motocross de la Asociación Deportivo Colón. Tiene todas las características para un gran espectáculo en sus 760 metros.

Regularidad en Rosario

BLANGINI-ZUBIRI GANADORES EN PRIMERA

Rosario, SF - Se disputó el 22 de marzo pasado la primera fecha del Campeonato Rosarino de Regularidad del que participan binomios de las categorías Primera, Segunda y Novicios. El certamen es organizado y fiscalizado por el Club Regularidad Rosario.

La prueba tuvo 26 participantes y comprendió el trayecto entre la largada en Villa

Gobernador Gálvez, pasos por San Nicolás, Pavón, San Nicolás y llegada en esta ciudad.

Estos fueron los resultados (en Primera se corrió a la décima; en las dos restantes al segundo):

Primera (Velocímetro original y mecánico): 1° Blangini-Zubiri, 60 pec; 2° Patearin-García, 81; 3° Avasile-Mechaly,

123; 4° Boero-Boero, 129 y 5° Carpanetto-Virga, 189 puntos en contra.

Segunda (velocímetro original): 1° Del Balzo-Cipollone, 20 pec; 2° Tassone-Arribas, 54; 3° Españón-Manzanos, 55; 4° Valetto-Grossi, 56; 5° Rossi-Rossi, 62.

Novicios: 1° Rainoldi-Dávola, 21 pec; 2° Babin-Alves, 70; 3° Castro-Otegui, 80; 4° Orué-Angeleri, 88; 5° Molina-Pietrella, 152.

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

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS

para

☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆

☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

• REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

Av. del Libertador 15.200 (1840)

Tel: 747-2557. ACAS3030

AUTO-TINT UNICO LEGITIMO

POLARIZADO

DE CRISTALES PARA AUTOS Y EDIFICIOS

CONSULTE

TEL 782-9966

COLOCADOS EN EL AERIO



Nueva dirección:

LIBERTADOR 6602

SERVICE DIESEL

BARRACAS



BANCO DE PRUEBA BOSCH

REPARACION DE BOMBAS E INYECTORES

JORGE 2371

(cp. 1275) TEL 28-9032

SALADUNA

AUTOCROSS Ø 1x - 1x" MECANICA GORDINI



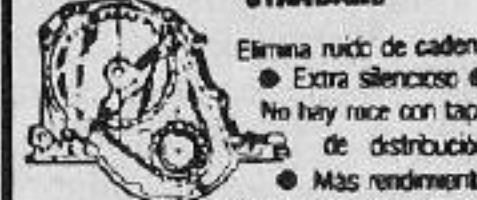
ARENERO Ø 1 1/2" - 2" MECANICA GORDINI - R4 - R6 - R12 F 800 - DRW - VW - DE CARLO



7 9 7 - 9 4 7 3

ZUFRIATEQUI 2699 ESO. BELTRAN FLORIDA

REFORMA PARA DISTRIBUCION FIAT 600 COMPETICION STANDARD



Elimina ruido de cadena
• Extra silencioso
• No hay roce con tapa de distribución
• Más rendimiento en consumo de combustible

Elimina calentamiento por fuera de punto SU COLOCACION NO REQUIERE NINGUN TIPO DE MODIFICACION EXTRA (PAT. 302180 IND ARG)

• CONSULTENOS: Belvís 5023 - •

(Av. Corrientes 400) LOMAS DEL MIRADOR (1752) TEL 652-8257

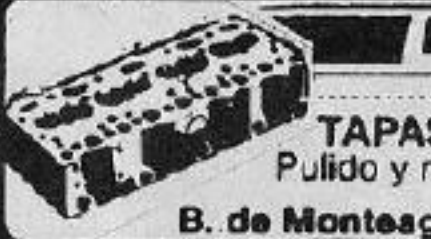


EN UNA OPERACION RESULTADOS:

- * LAVA
- * LUSTRA
- * Y PLASTIFICA

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

SOLICITELO EN ESTACIONES DE SERVICIO Y CASAS DE ACCESORIOS



EL NEGRO JUAREZ

COMPETICION

TAPAS DE CILINDRO

Pulido y mecanizado para TC - TN y standard

B. de Montegudo 1776 - MARTIN CORONADO

LLANTAS DE COMPETICION



T.C. 2000 F2 Limitado-Nacional F. Renault Argentina F2 Codasur y Farnocor F-5 Turismo clase 2, 3 y 4 SPORT PROTOTIPO También llantas de aleación liviana para automóbiles nacionales e importadas. • ENVIOS AL INTERIOR



- AMPLIA GARANTIA
- REPARACIONES
- FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS

DORREGO 58 Tel: 854-7062

TAPAS DE CILINDRO H.P.

- Especialidad en T.C. • Tapa de cilindro para competición
- Múltiples y Potenciación •

SIMBRON 1833. SAN JUSTO. TEL. 650-8486

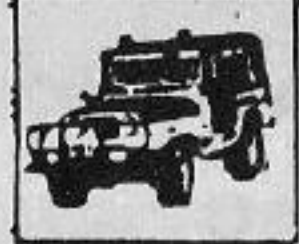
CONCESIONARIO OFICIAL Lodi

JEEP SHOP

LAPRIDA 1458, Vicente López / 785-4571 (A 50 mts. Av. Malpú al 300)

• ARMADOS ESPECIALES •

NUEVO MODELO PARA TODAS LAS MARCAS DE PICK-UP



Envíos al Interior

ACCESORIOS BARRA TRANQUERAS, DEFENSAS, ESTRIBOS, FAROS, SUTACAS, etc

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

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

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

Lodi CITRAN PARA CITROEN 2CV, JCV, AMI B, FURGONETA Y MEHARI. MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

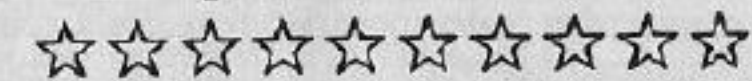
Lodi RETRACK: NUEVO MODELO PARA RENAULT 4, RENAULT 5, MONTAJE DIRECTO SOBRE CHASIS ORIGINAL.

TAPAS DE CILINDRO:

LAS TENEMOS TODAS!



LOS MEJORES PRECIOS DE PLAZA!



DISTRIBUIDORES **TANDILBER**

INDUSTAP

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

**ACTIVIDAD
ZONAL EXTRA**

Rally de Olavarría

Miguel José Tubal-Carlos Valerio ganaron la general de un rally muy duro. Flores sigue dando que hablar y lo escoltó con el Gacel. El local Tatá Iriarte ganó la clase mayor con un R-18 y Rica la uno con su 147, en tanto que Bayona-Enríquez lo hicieron en la 5 y Turrina-Carreiro Neto en la 850.

TUBAL



Con este rally se incorpora a esta actividad una entidad de muy dilatada actuación en el automovilismo deportivo argentino, y especialmente ligada al Turismo de Carretera, desde las épocas en que los polvorientos caminos, alguna vez convertidos en barriales, acentuaban la similitud con lo que es hoy el moderno rally. Una vuelta a las fuentes del AMCO, organizador en conjunto con la Federación N° 1 de una impecable realización.

El recorrido de esta segunda fecha del campeonato bonaerense comprendía dos pruebas clasificatorias el día sábado sobre un veloz trazado de 12 km, al pie de las sierritas ubicada al sur de la ciudad, en zona de cantera. El domingo, la segunda etapa se estructuró en base a tres recorridos (de 37, 38 y 61 km) los que se cumplieron en dos oportunidades cada uno. La característica principal del trazado fue la dureza del piso combinada con largas rectas, mala amalgama para las suspensiones.

Fueron 80 los autos que largaron el sábado. Como es habitual, muchas de

las clases 1 y 2 y apenas siete de la clase mayor, la 3, en un fiel reflejo de lo que sucede a nivel nacional. En la clase 5 apenas tres participantes y en la clase 8, la inusual presencia de 30 máquinas, la mayoría proveniente de la zonal Promocional 850 del Centro, que nuclea a los olavarrrienses y vecinos.

El sábado, confirmando las predicciones, Lonati establecía el mejor tiempo en el clasificatorio clavando seis minutos exactos en la primera pasada. Con seis minutos y un dígito en los segundos apenas lo acompañaban dos autos: Tubal-Valerio y Flores Abineme (Fiat SE 15 y VW Gacel, respectivamente), mientras un poco más allá quedaban Loustó-Garabano con el 504.

Carlos Maisonnave, Marino, Esteban Maisonnave, Raul Busto, Aliberti, Isidro, el local Iriarte (alquilando el R-18, campeón de 1986 a Lonati) y Escariz se ubicaban a continuación de aquéllos, mientras sorprendían Catera-Olivero al ganarle hasta ahí por tres segundos al campeón de la clase 1 Rica-Elordi y por algo más a Aires-Del Bue.

Corrado Lonati-Madero con el R-18

en la punta, la expectativa principal para el domingo estaba en ver hasta dónde Flores podía soportarlo a Tubal, quien el sábado había incrementado el tiempo de su segunda pasada en diez segundos, por una salida del camino. El de Madariaga perdió su ventaja ya en el primer tramo, tras el cual Tubal pasó a mandar ahora con una diferencia a su favor de 12 segundos que fue incrementando paulatinamente a lo largo de todas las restantes PP.CC.

Pero Tubal no sólo pasó a comandar la carrera en la clase 2; luego del primer tramo dominical, Lonati abandonó tras pensar que había roto el carter en un lomo de burro, cuando en realidad lo que se había aflojado había sido el tapón de descarga del aceite. El abandono de Marino-Ghillini y de Carlos Maisonnave, más el retraso de Juan Carlos Loustó, y Esteban Maisonnave, facilitaron el avance de Busto (ahora navegado por Jorge Descoite) quien así llegó al tercer puesto en la general y con ello a la ansiada prioridad "A".

En la clase A, la puja entre los platenes Catera y Rica parecía inclinarse de-

finítivamente para el lado del primero, que había acumulado gran ventaja hasta la PC 6, pero ahí el veloz 1100 con motor de Jorge Lebán se detuvo definitivamente, lo mismo que la Toyota del veterano "Gallego" Castro que venía ganando la clase 5. Las detenciones de ambos permitieron los triunfos de Rica-Elordi y de Bayona-Enríquez, así como en la clase mayor pasaban al frente Iriarte-Mazzola, por el abandono de Lonati.

En la clase 8, los Fiat de Fausto Vázquez, Plácido Turrina y Marcelo Jurio habían antecedido el sábado al Renault de Mateo Amanzi, seguido a su vez por Manetti, "Michelin" y Emiliczi. El domingo Vázquez se retrasó en el tramo de apertura y Turrina, sin fallas, mantuvo la diferencia con "Michelin" para arribar al final en ese orden ambos adelante de Walter Manetti y Fausto Vázquez.

Fue una carrera muy dura y de ello da cuenta el bajo índice de arribos. Chascomús, dentro de diez días, será la próxima oportunidad.

LAURELES Y FLORES



1 - Tubal repletó el triunfo de San Pedro. El SE "by Espósito" funcionó a plena. 2 - Bayona-Enriquez triunfantes en la Clase 5, algo raleada. 3 - Desaparecido Catera. Eduardo Rica no tuvo problemas para ser ganador. 4 - Virtualmente, el podio: Chiche Caldarella (preparador del Gacei de Flores), Tubal, Valerio, Juanji Flores, Abineme y Raúl Busto. 5 - Alvarez-Altamonte, en su mejor actuación: 2° en la tres. 6 - Talá Iriarte -perseguido por el VW de Escariz- se va a pasar en una curva. 7 - Flores, otra vez segundo. 8 - Papá y mamá Landriscina, Fabio, Dino y Puchi Valles. Y la alegría de un buen debut de Fabio.

BOLSITAS DE CEMENTO

TATA IRIARTE: "Así vale la pena volver... El auto que le alquilé a Lonati es una maravilla. En cuanto a mi navegante, el "Cebolla" no me cantaba nada porque estaba muy ocupado saludando y haciendo relaciones públicas..." El olavarricense supo correr en Turismo Mejorado a mediados de la década del setenta, habiendo debutado precisamente en Olavarría, en 1974, por el nacional. VUELOS. Corsa se ubicó en un lomo de burro -mal acompañado por los Bellido- para ver el segundo prime del domingo. Los vuelos más largos fueron prolijamente medidos: el record lo estableció Claudio Pérez (Fiat 1100) con 31 metros; lo siguieron Catera (28 metros), Miranda (26), De Laurentis (25), Iriarte (24) y Busto (22). Pérez confesó que se le había trabado el acelerador. Damas fe, porque siguió con el navegante acelerando desde el capot. LANDRISCINA III. El tercero de los Landri. Fabio debutó con el Fiat 128 1100 campeón argentino 1985 en manos del cordobés Hugo Rosso.

"Puchi" Valles hizo su aporte desde la butaca derecha para que el pibe fuera segundo en su clase, TUBAL REVENTA... de autos de carrera. Terminada la carrera que lo vio ganador de la general, puso un tachito sobre el techo del SE 1.5, gemelo del que vendió en la carrera anterior al chascomusense Romano. ¡Qué oportunidad, chiche, chiche, diez puntos, jamás taxi!... EXCLUSIONES. Por transgresión al reglamento técnico fue excluido Raúl Loustó (segundo en la Clase 1); en cuanto al local Messineo-Moretti (alquiló el Fiat 128 1300 a Busto) también fue excluido por retirar antes de tiempo del parque cerrado final. Lástima porque había andado muy bien. BIENVENIDO. Los marplatenses Schang-Rodríguez quienes compraron el viejo Peugeot ex Landriscina. Abandonaron en la PC 6 por rotura de caja. Van a seguir todo el año. BATISTESA CONTENTO. El barbado platense estaba chocho: "Vinimos sin muchas ilusiones, ya que en San Pedro habíamos roto el motor 'gordo'. Pusimos uno 'chico' armado a último momento por el tucumano..."

1er. Rally de Olavarría - Segunda fecha del Campeonato Provincial (Bonaerense) de Rally - Ocho PP.CC. con 313,60 Km, más enlaces - Automóvil Moto Club Olavarría - 4 y 5 de abril de 1987.

CLASIFICACION GENERAL

Pos	Nº	Piloto-Navegante	C1-Marca/Procedencia	Tiempo
1º	6	Tubal-Valerio	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	2h25m37s
2º	9	Flores-Abineme	2-VW Gacel/Madarraga, BA	2h27m50s
3º	16	R.Busto-Descolle	2-Fiat SE 1.5/Buenos Aires	2h40m32s
4º	17	Batistesa-Liberatore	2-VW Gacel/La Plata, BA	2h45m04s
5º	95	Iriarte-Mazzolo	3-Renault 12/Olavarría, BA	2h45m14s
6º	5	Cisneros-Díaz	2-Renault 12/Bolívar, BA	2h45m22s
7º	14	Alvarez-Altamonte	3-Peugeot 504/Buenos Aires	2h51m54s
8º	10	Rica-Elordi	1-Fiat 147/La Plata, BA	2h56m02s
9º	48	Escariz-Fontana	2-VW Gacel/	2h56m06s
10º	2	Loustó-Garavano	3-Peugeot 504/Vº Canadá, SP.	3h00m19s
11º	24	Aliberti-Sánchez	2-Renault 12/Quilmes, BA	3h04m19s
12º	50	F. Landriscina-Valles	1-Fiat 128 1.1/Martínez, BA	3h05m33s
13º	42	Spataro-Peyton Place	1-Fiat 147/Lanús, BA	3h06m38s
14º	39	Miranda-Miranda	2-VW Gacel/Ramos Mejía, BA	3h06m44s
15º	20	E. Maisonnave-H.Mai'nave	2-VW Gacel/Cnel Suárez, BA	3h07m36s
16º	15	Bayona-Enriquez	5-Subarú 1.3/Buenos Aires	3h30m59s
17º	53	Cataldi-Bozzi	1-Fiat 128 1.1/Olavarría, BA	3h31m42s
18º	49	Cristin-Guerra	2-Fiat 128 1.3/	3h46m32s
19º	37	Pascuzzi-Renot	5-Toyota Corolla/Olavarría, BA	4h14m26s

Promedio del Ganador: 122,623 Kms/hora.

Ganaron PP.CC.: Lonati - Lonati/Flores (empate) - Lonati - Tubal - Tubal - Tubal - Tubal - Flores.

Clase 6, 4 PP.CC. totalizando 146,8 Km.

1º 110 Tunina-Carreira Neto (Fiat 600/Olavarría) 1h25m27s a un promedio de 104,482 Km/hora; 2º "Michelin"-Pérez (Renault/Chillar) 1h26m18; 3º Manetti-Castro (Fiat/Olavarría) 1h28m45s; 4º F. Vázquez-Lastra (Fiat/Olavarría) 1h29m03s; 5º Boucigues-Iriarte (Fiat/Olavarría) 1h31s 2; 6º Fernández-Liz (Fiat/Olavarría) 1h40m09s; 7º Emiliozzi-Reano (Renault/Olavarría) 1h40m42s; 8º López-Caballero (Fiat/XX) 1h44m10s; 9º Cuatrocchio Camino (Fiat/Azul) 1h45m11s; 10º "Ramón"-Bais (Fiat/Olavarría) 1h46m15s; 11º Dimuro-Dimuro (Renault/Olavarría) 1h46m33s; 12º Rikal-Feola (Fiat/Sierras Bayas) 1h57m44s; 13º Emiliozzi-Escalada (Renault/Olavarría) 2h15m47s y 14º Bamola-Bevaqua (Fiat/Olavarría) 2h44m27s.

Próxima fecha: Rally de Chascomús 25 y 26 de abril.

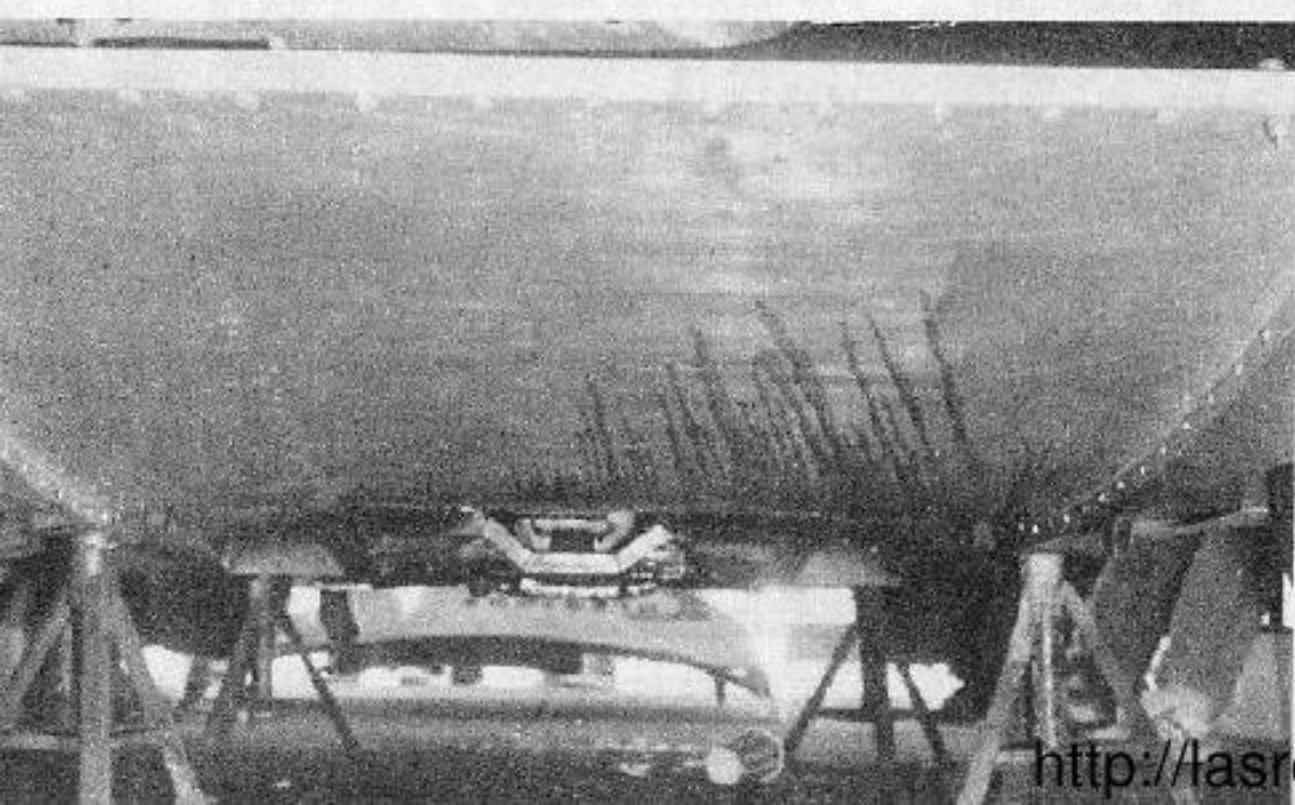
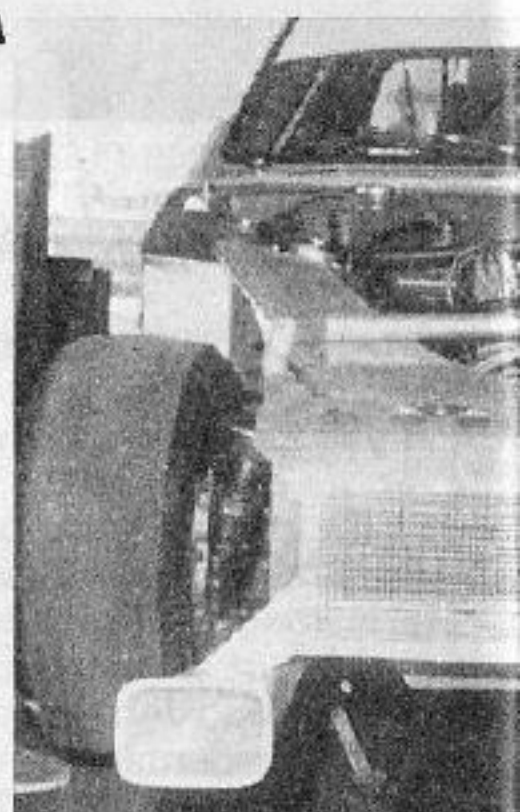
LAS VARIANTES '87 DEL TC-2000



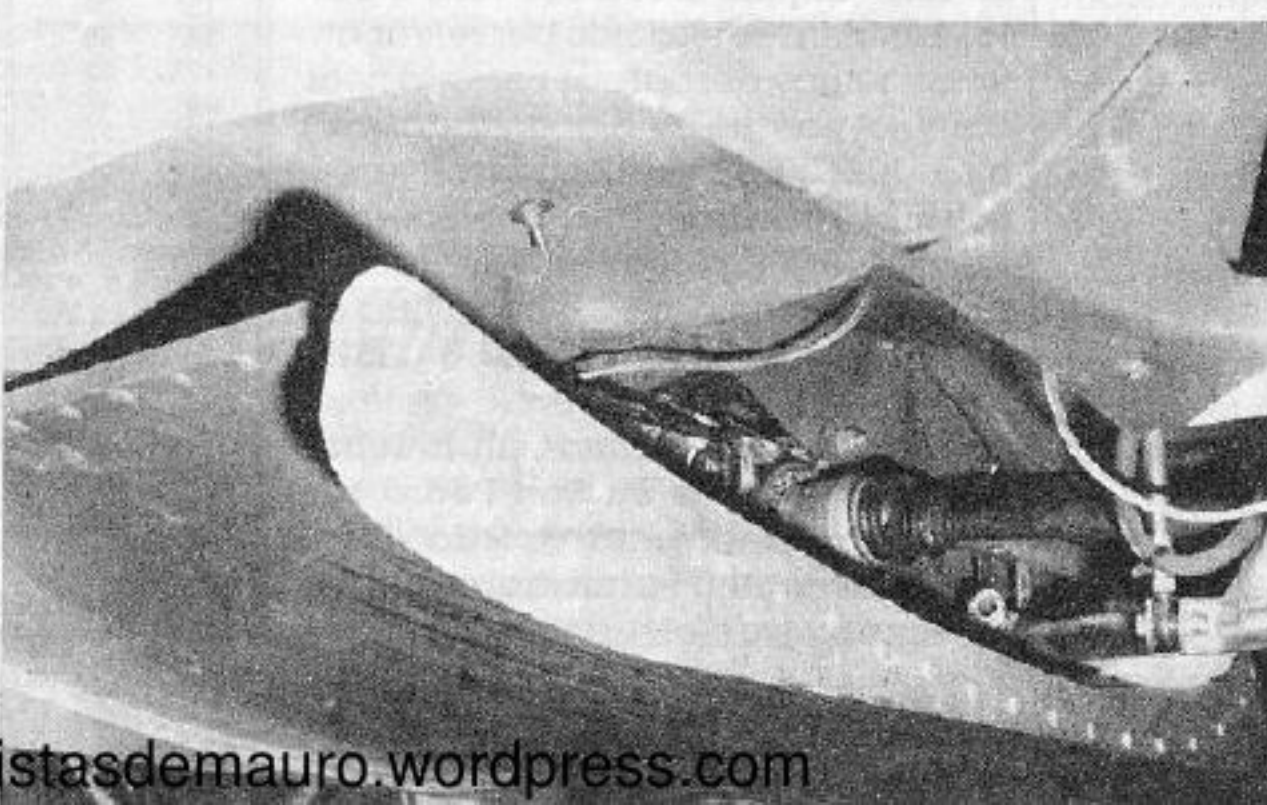
La primera competencia del año mostró interesantes novedades. Suspensiones, caja de velocidades, tomas dinámicas, barras antirrollido, jaulas antivuelco, aerodinámica, son algunos de los lugares donde los técnicos han puesto sus manos para lograr una mejor performance en los autos de una de las categorías más exigentes de nuestro automovilismo.



2A

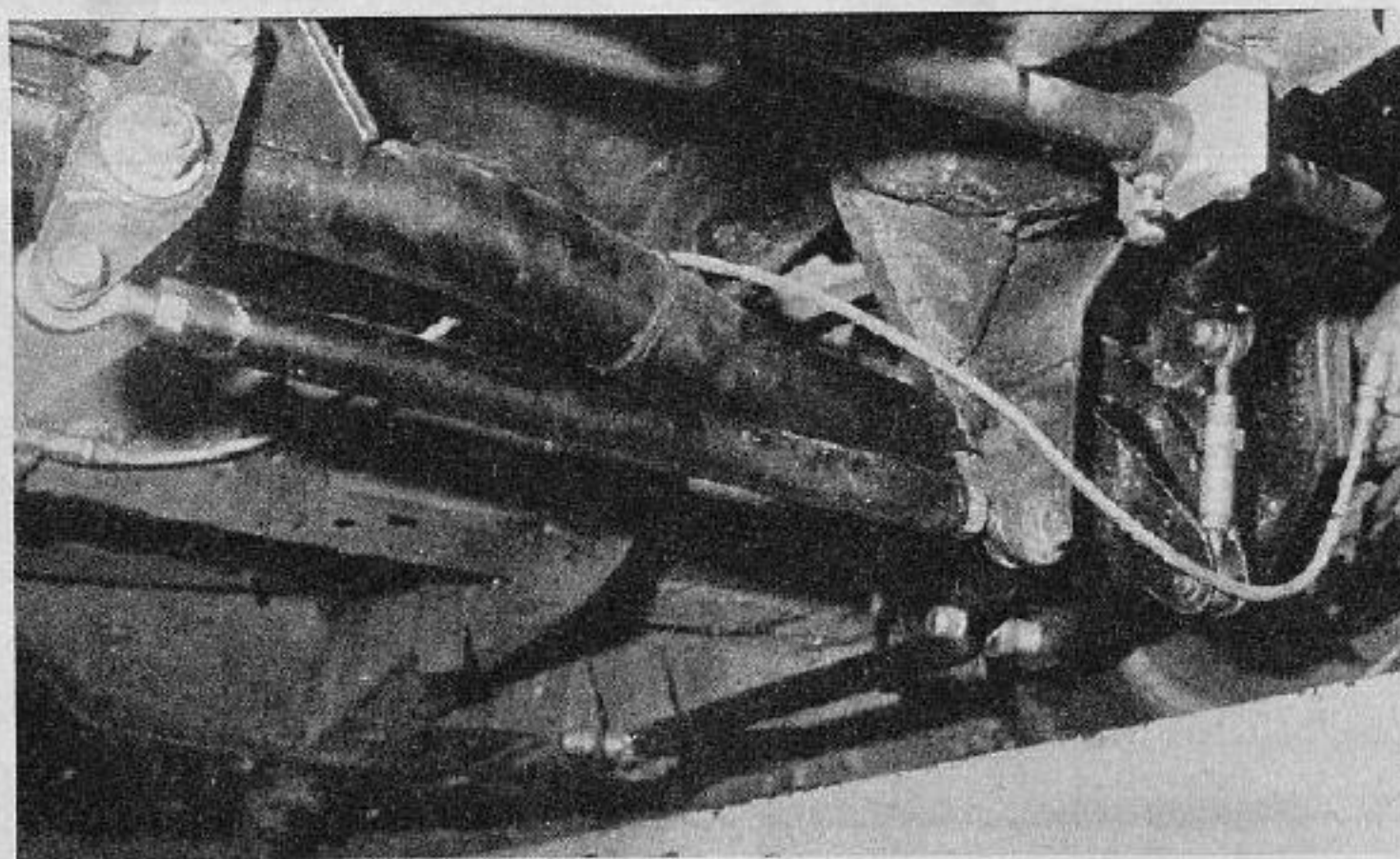
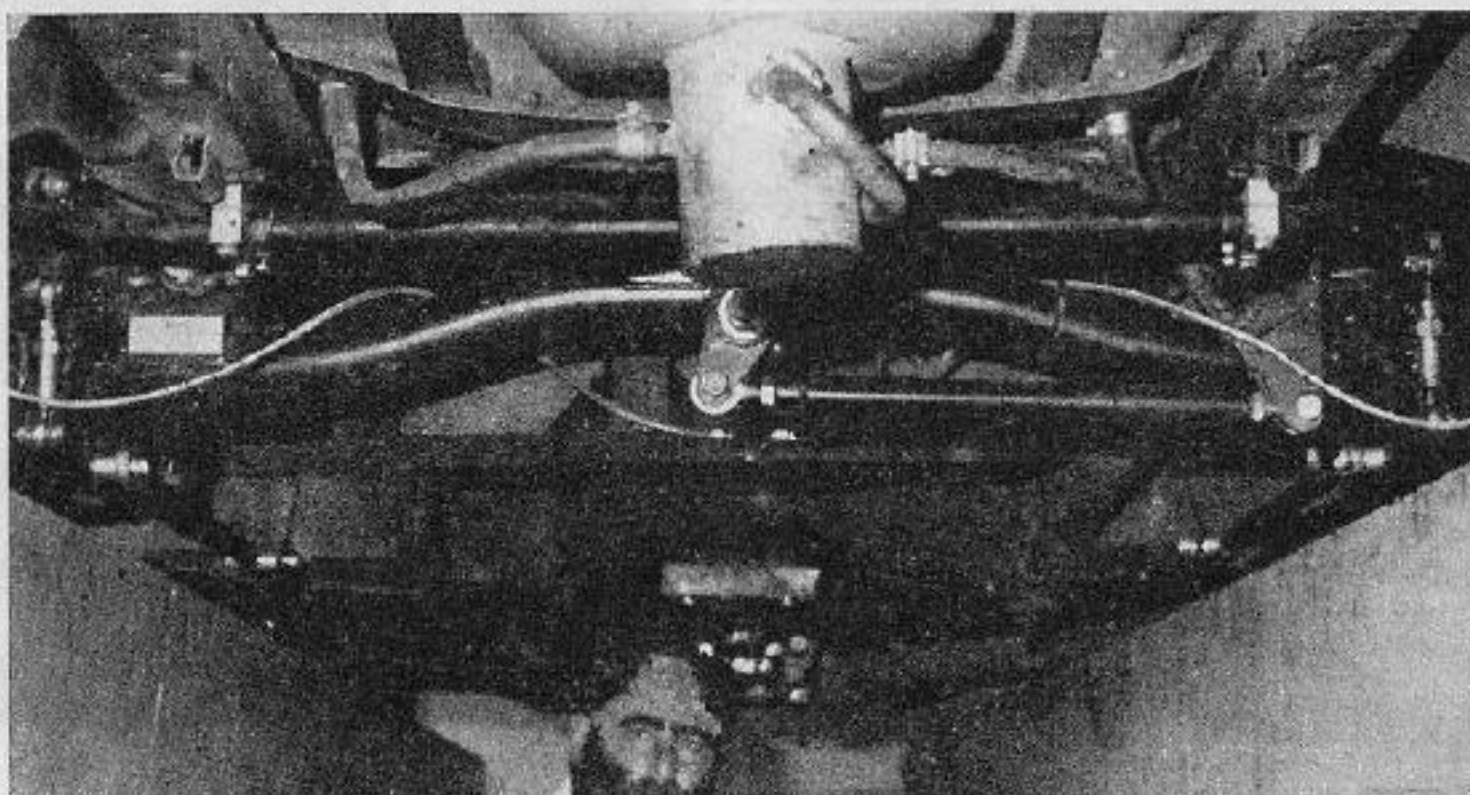
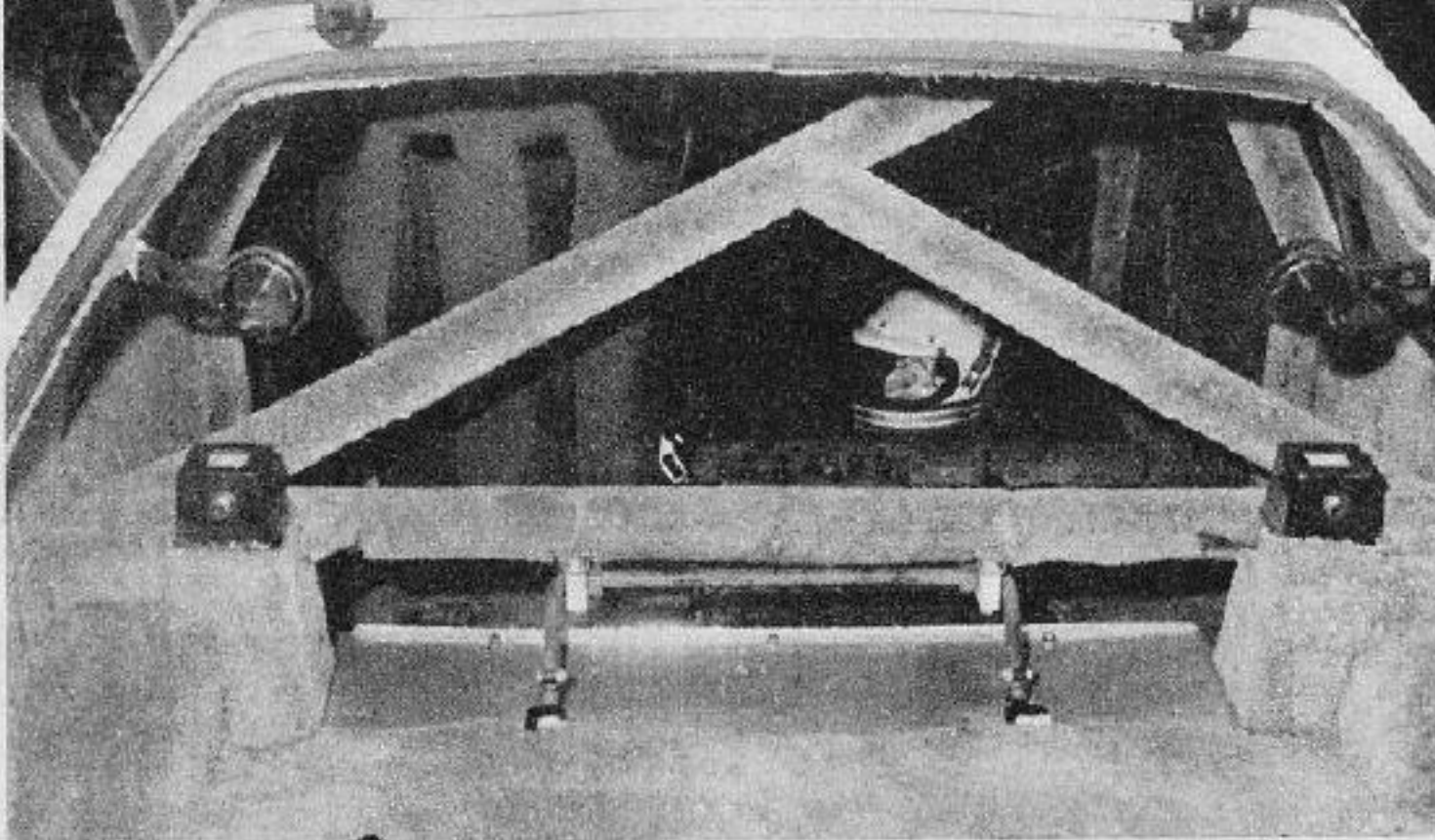
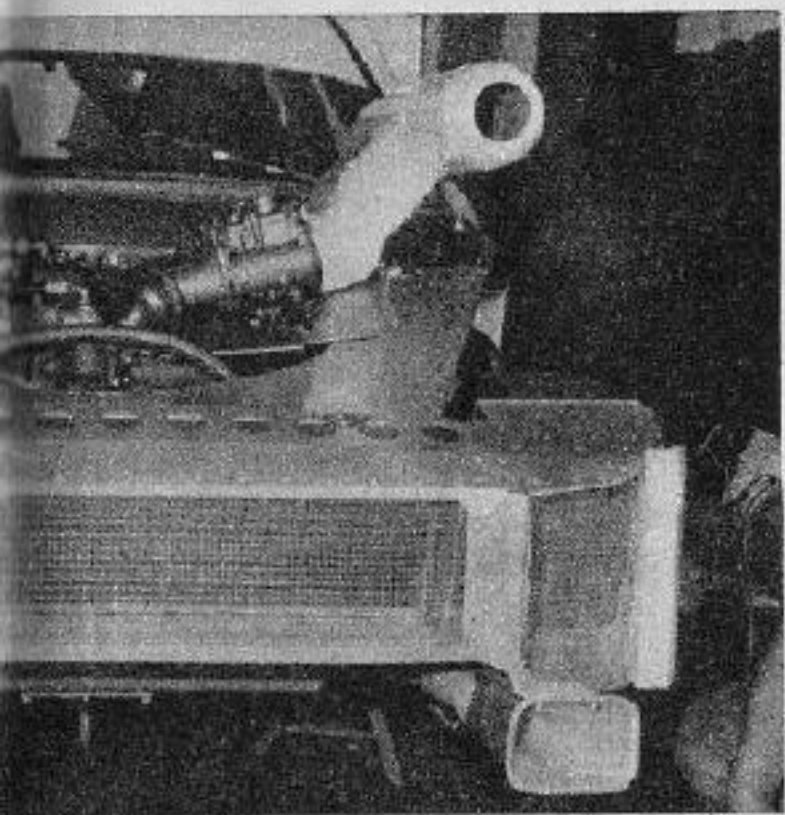


2C



2D





Grupo de fotos N° 1

Foto "A"

Dentro del rediseño de la suspensión que efectuó Juan Rossi en la coupé Fuego de Juan Pablo Zampa, el constructor rosarino puso un amortiguador más largo que el habitual, fabricado especialmente por Fric-Rol, y colocado en la forma original; por ello se elevaron las torres que anclan. La solución fue fabricar estos "postizos" negros que afloran del lapizado del auto.

1A

Foto "B"

Se observa el rediseño de la suspensión posterior del auto de Zampa. Con eje rígido (como indica el reglamento para los autos que tienen motor con árbol de levas a la cabeza), Rossi fabricó una barra Watt, que está compuesta por los dos tensores que parten hacia las "orejas" laterales del chasis y que trabajan con un balancín central. Esto sirve para eliminar el cajón triangular que tiene la Fuego, para actuar como centrador del eje trasero y evitar el desplazamiento axial —o lateral— de la carrocería. Los dos tensores longitudinales que parten hacia adelante evitan el desplazamiento del eje trasero, y la barra más fina que se observa en primer plano es antirrolido sin comando interior, ya que se regula desde las bieletas que sirven de unión con el eje. La idea del constructor al cambiar el sistema original por la barra Watt es la de bajar la altura del centro de rolido del vehículo.

1B

Foto "C"

En primer plano el tensor derecho de la barra Watt, el balancín central así como también el tensor longitudinal y una parte de la barra antirrolido, donde se aprecia el sistema de desplazamiento de la bieleta sobre el extremo de la misma para endurecerla o aflojarla.

1C

Grupo de fotos N° 2

Foto "A"

Limpio diseño de Edgardo Fernández para la nueva trompa y toma dinámica del Dodge de Eduardo Sáenz, que demostró no solo ser armónica sino efectiva, ya que la aceleración resultó muy mejorada. Véase detenidamente la forma de la parte central inferior ya que tiene directa relación con las tomas "C", "D" y "E".

Foto "B"

El VW de Sáenz sin trompa. Se observa la pulcritud del trabajo realizado en el vano motor para montar los radiadores de agua —el central— y de aceite —derecha de la foto—, así como las tomas de refrigeración de los trenes delanteros. El conjunto está realizado en chapa de aluminio remachada, lo que contribuye a hacer más rígida la trompa.

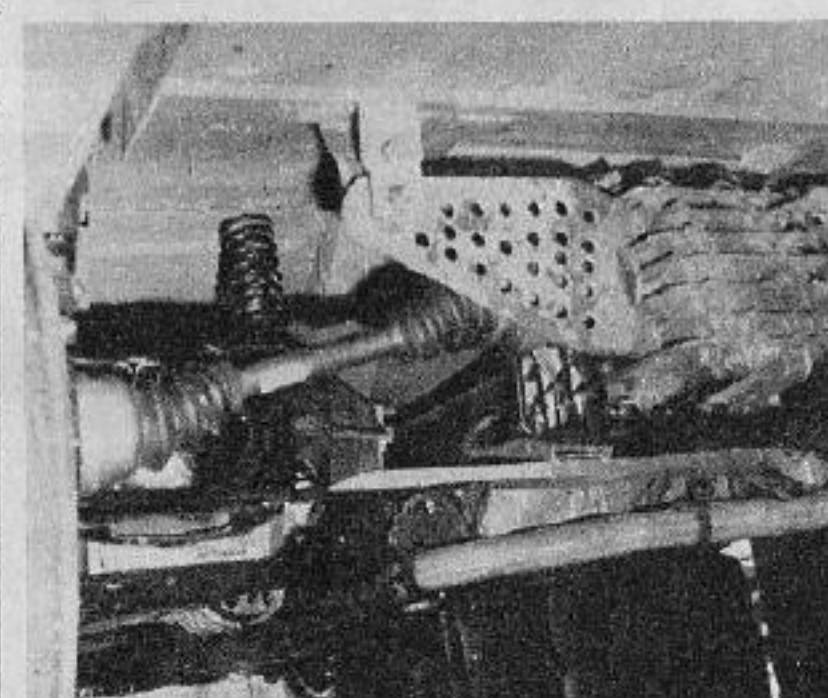
Fotos "C" y "D"

Este chapon es un aleron inferior que diseñó y

fabricó Edgardo Fernández para Sáenz, para afirmar el tren trasero cargándolo con el flujo de aire que pasa debajo del auto y canalizado por la depresión central de la trompa. El chapón sostenido en el tren posterior (foto "D") tenía canalizadores laterales del flujo de aire. Véase en el complemento de las dos tomas la forma de un ala invertida. La Subcomisión Técnica de la CDA objetó su utilización por entender que estaba fuera de reglamento. Dialogó con Sáenz y Fernández, y éstos la retiraron antes de clasificar.

Foto "D"

Complemento aerodinámico de la solución anterior. Además de carenar la rueda trasera del Dodge, este postizo del guardabarros tiene una generosa salida para el aire caliente que se genera en esa zona por la acción del freno o por la temperatura de las cubiertas con el rodaje en carrera y que genera un freno.



3

Foto 3

Fortunato, además de modificar la posición de los amortiguadores, ideó la colocación de este doble y pequeño resorte negro que apoya sobre un travesaño del piso y en la parrilla de suspensión. Tiene como objetivo ayudar la acción del grupo resorte-amortiguador a bajar la rueda y mantener la adherencia del tren trasero.

Grupo de fotos N° 5

Foto "A"

Nueva trompa realizada por Carlos Limido para la Fuego de Silvio Oltra. De formas muy extrañas por cierto, es el fruto de las experiencias del fabricante y el equipo de Oltra en las sucesivas modificaciones que sufrió el año anterior. Aparentemente, la carga dinámica que se buscaba fue bien lograda: "todavía se puede pulir un poco", decía Oltra. Con ella, una barra antirrolido trasera mucho más fina, otra distribución de pesos, valores de amortiguación y resortes diferentes a los del año pasado, se logró un equilibrio del nuevo auto, muy superior al anterior, otorgando buena adherencia en el tren motriz, sin que se despeguen del piso las ruedas traseras en los virajes rápidos o reitomes.

Foto "B"

Reubicación de los radiadores de aceite y agua de la Fuego de Oltra y la toma de aire de refrigeración de los frenos delanteros. La colocación en forma inclinada ha permitido bajar más el perfil de la trompa.

Foto "C"

Estos mecanismos que se observan debajo de la barra antivuelco constituyen el novedoso sistema ideado por Rubén Benavidez en materia de colocación y accionamiento de la barra antirrolido trasera desde el habitáculo. Tiene la particularidad de ser accionado a través de barras y no de cables. Además, las barritas que partiendo del balancín central van hacia cada una de las cuchillas trabajan sobre ambas.

Foto "D"

Nueva ubicación de la batería y planchas de plomo utilizadas para llegar al peso mínimo (mil kilos), en el habitáculo, a la derecha del piloto.

Foto "E"

Carlos Limido quiso simplificar la labor de los mecánicos en el auto de Oltra. Para ello construyó este depósito de aceite totalmente desarmable. Retirando los tornillos Allen superiores se quita la

tapa del mismo y posteriormente se pueden retirar los rompeolas para su limpieza. Este sistema utilizado por primera vez permite ahorrar muchísimo tiempo cuando se debe cambiar un motor fundido de una clasificación para otra o de tanques llenos para la carrera, ya que los residuos que quedan en el depósito de aceite suelen ser letales para el nuevo impulsor. Asimismo se puede observar parte de la nueva triangulación de la jaula y la generosa dimensión de los tubos que han contribuido a hacer más rígida la parte posterior, robusteciendo la zona de anclajes del tren trasero.

Foto "F"

Nuevo diseño de la jaula, y el comando de la dureza de la barra antirrolido posterior. Obsérvese también el pequeño cilindro sujeto a la jaula.

Foto "G"

La válvula delante del matafuegos está colocada a la izquierda del piloto y regula la distribución del poder frenante en la coupé Renault Fuego de Silvio Oltra.

Foto "H"

El cilindro pequeño que está en primer plano a la izquierda es similar al sujeto a la jaula. Son dos de los cuatro que posee la coupé Fuego de Oltra. Dos de ellos están colocados en paralelo en esta ubicación, mientras que los restantes están uno a cada lado de la jaula. Es un sistema cargado con hidrógeno y flujos de amortiguadores que regula desde el habitáculo la expansión de los amortiguadores Fox. Para los delanteros lo puede hacer el piloto en carrera o clasificación girando la perilla circular que poseen. La regulación de los traseros también se hace desde el cockpit de igual forma pero para ello hay que detener el auto. El tanque de aluminio debajo del tablero es el depósito de aire del sistema de vacío de los frenos. Es muy probable, a raíz del problema que tuvo Oltra en los frenos en la carrera del autódromo, que Rubén Benavidez ensaye para la próxima carrera la eliminación del vacío y también del servo freno,

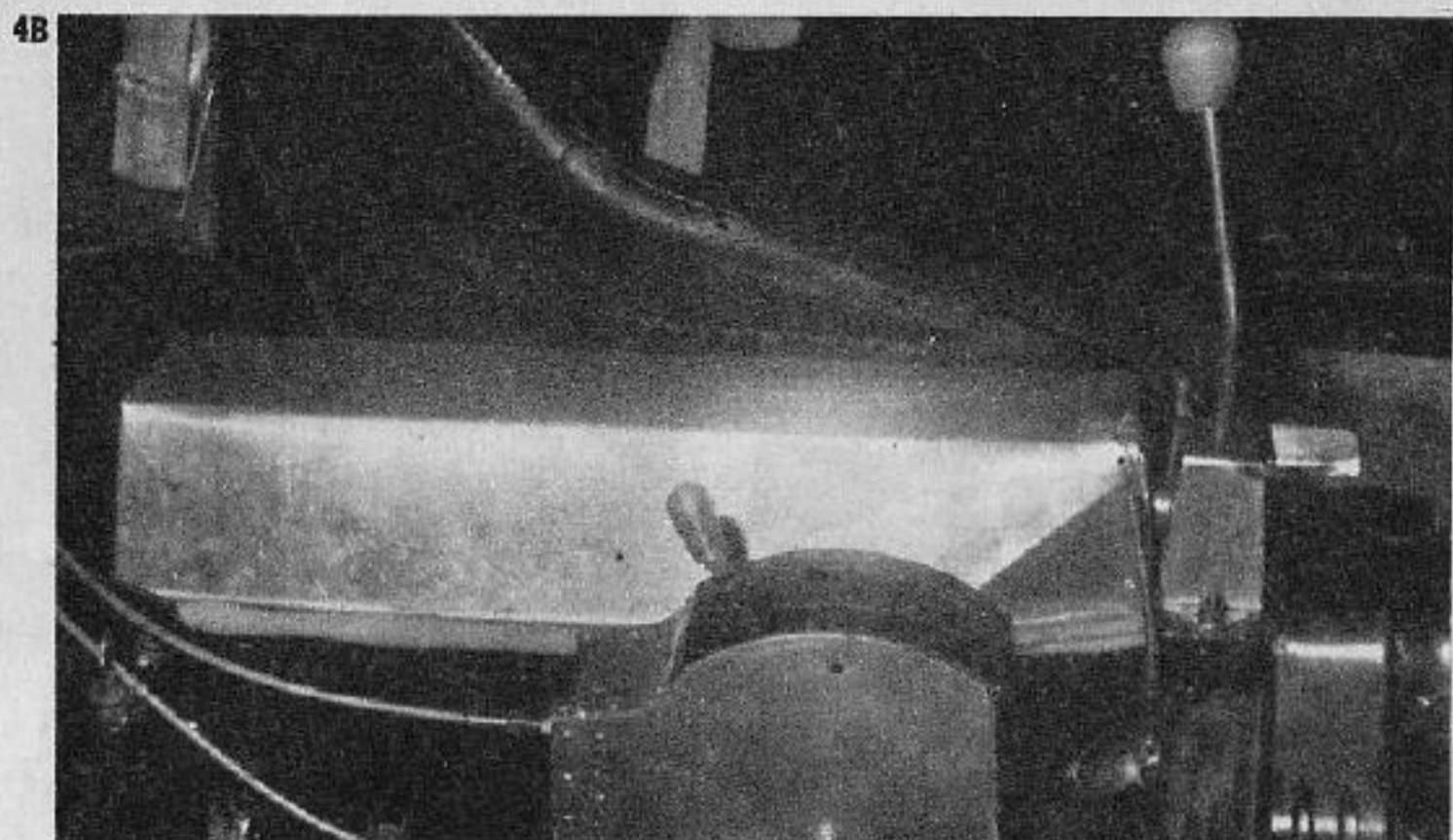
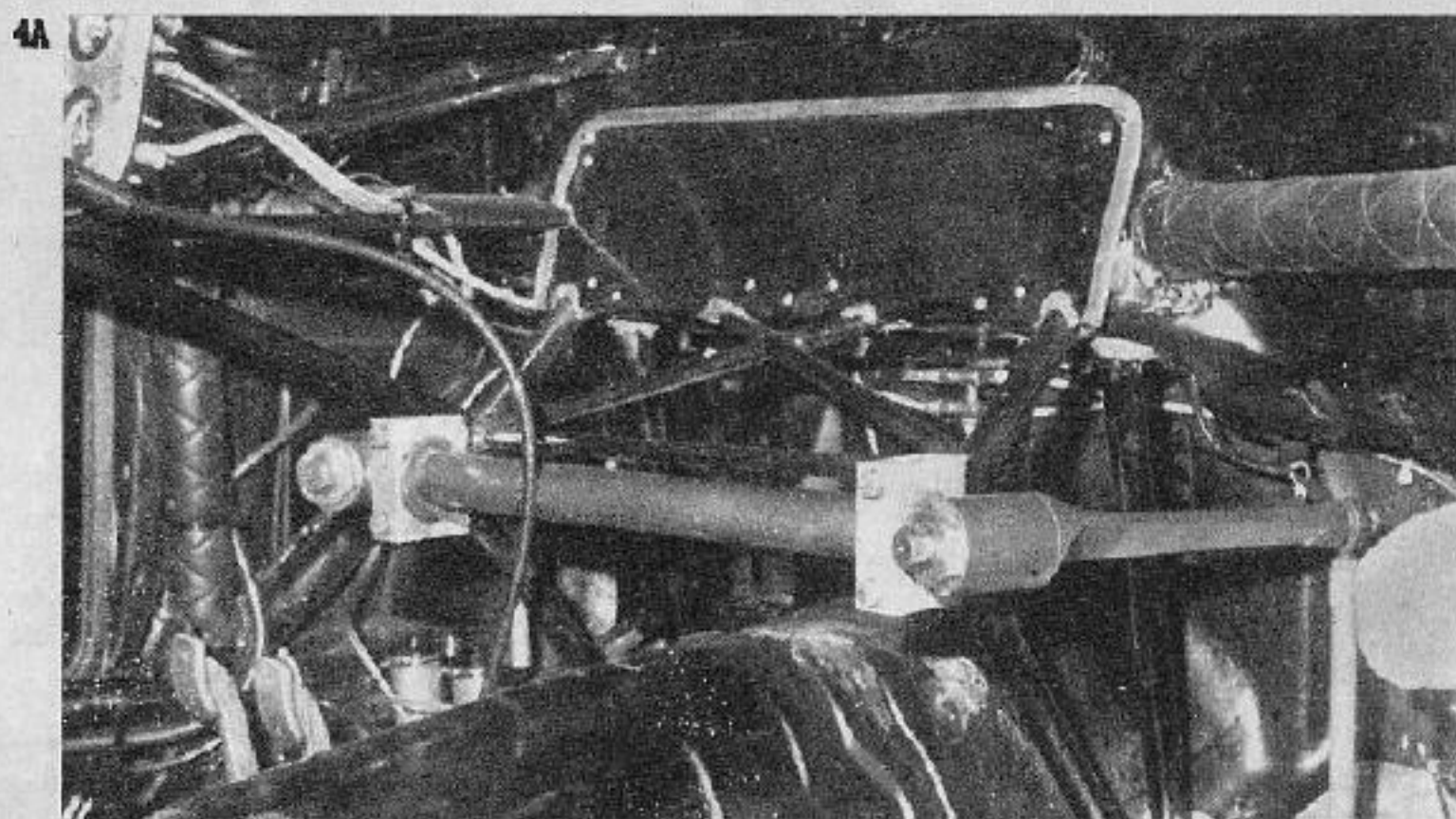


utilizando en cambio una bomba para cada tren, variando las relaciones del pedal de freno para que sea accionado sin gran esfuerzo.

Foto "I"

Otra novedad de la coupé de Oltra. Benavidez

hizo un circuito cerrado para el agua del radiador, utilizando un depósito compensador del líquido a la manera de los autos de calle. El sistema anterior era el tradicional del radiador con tapa y carga directa a través de un conducto de goma.



Grupo de fotos N° 4

Foto "A"

Trabajo de Juan Carlos Pianetto en la Sierra de José Miguel Pontorero. Triángulo realizado en el habitáculo para montar la barra antirrolido delantera (en primer plano), con la cuchilla y la biela que la comanda, sobre la derecha. Esto, además de facilitar la regulación de la barra, contribuye a desplazar peso detrás del eje delantero hacia el centro del auto, ya que anteriormente accionaba delante o debajo del eje anterior. Quizá desde General Roca sea comandado por el piloto, lo que Pianetto no pudo fabricar anteriormente.

Foto "B"

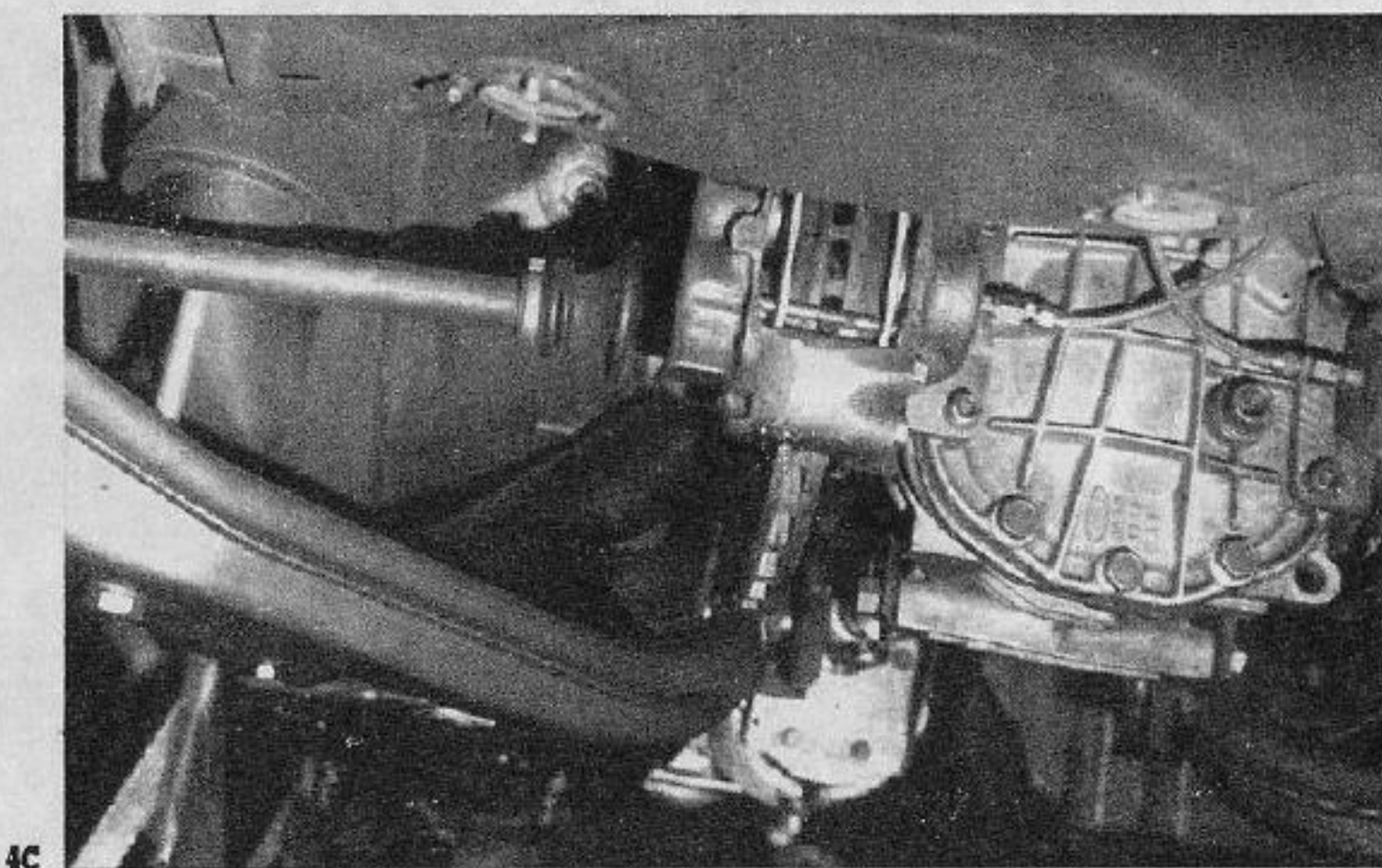
Esta cobertura de aluminio sostenida por un pequeño resorte tapa la caja de cambios Sáenz, desplazada unos 600 mm hacia atrás para mejorar la distribución de pesos. Está montada para cambiar las relaciones sin necesidad de quitarla. Se levanta la cobertura, quitan los bujes delanteros de la carcasa, retiran la tapa y se realiza el cambio de engranajes.

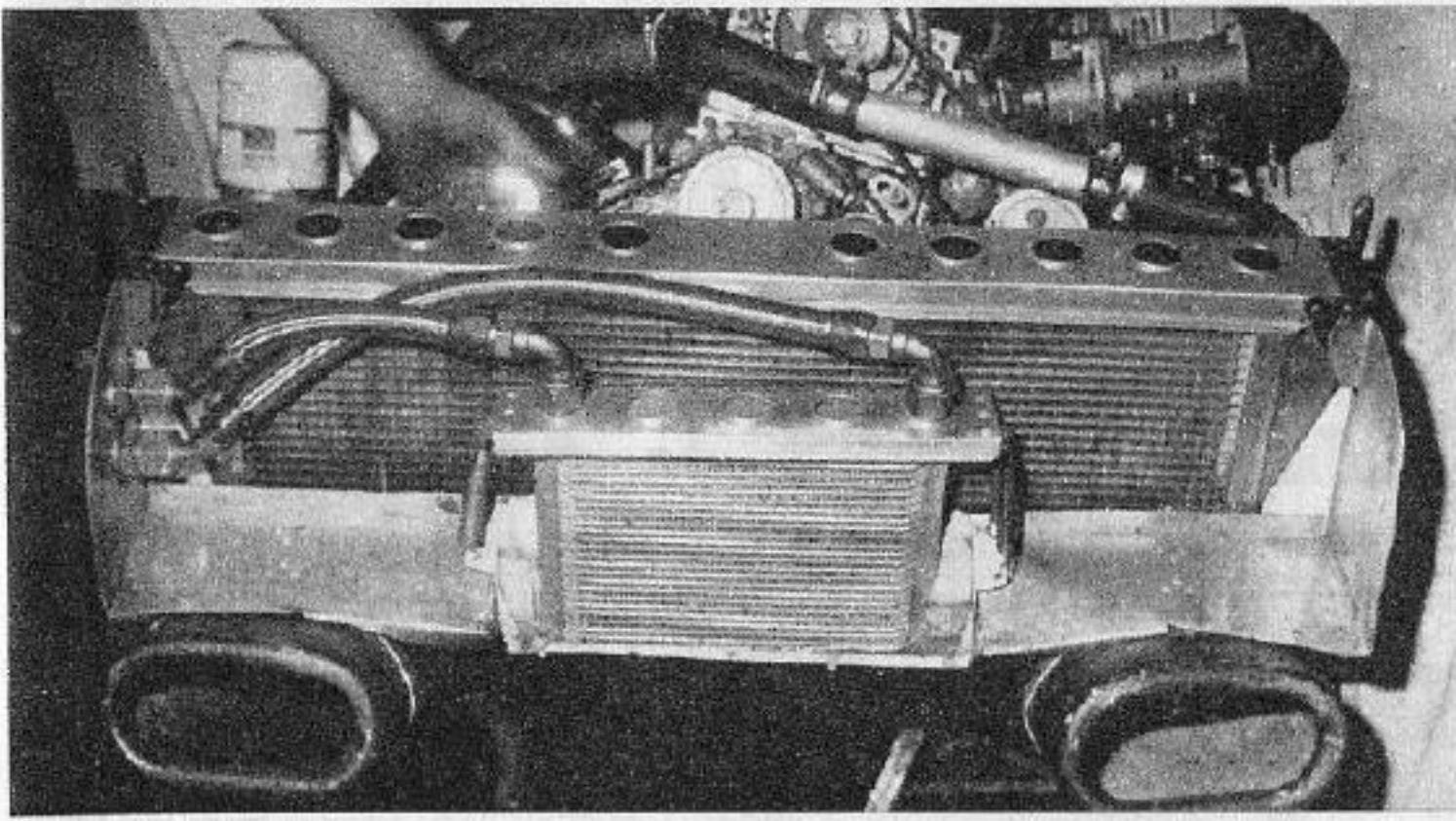
Foto "C"

Por la diferente distribución de pesos que hizo Pianetto en la coupé Ford Sierra, debió rediseñar los anclajes de las patillas de suspensión trasera, variando su diagrama para bajar el centro de rollido. Así logra un mayor balanceo entre ambos ejes del Ford, contribuyendo al equilibrio general.

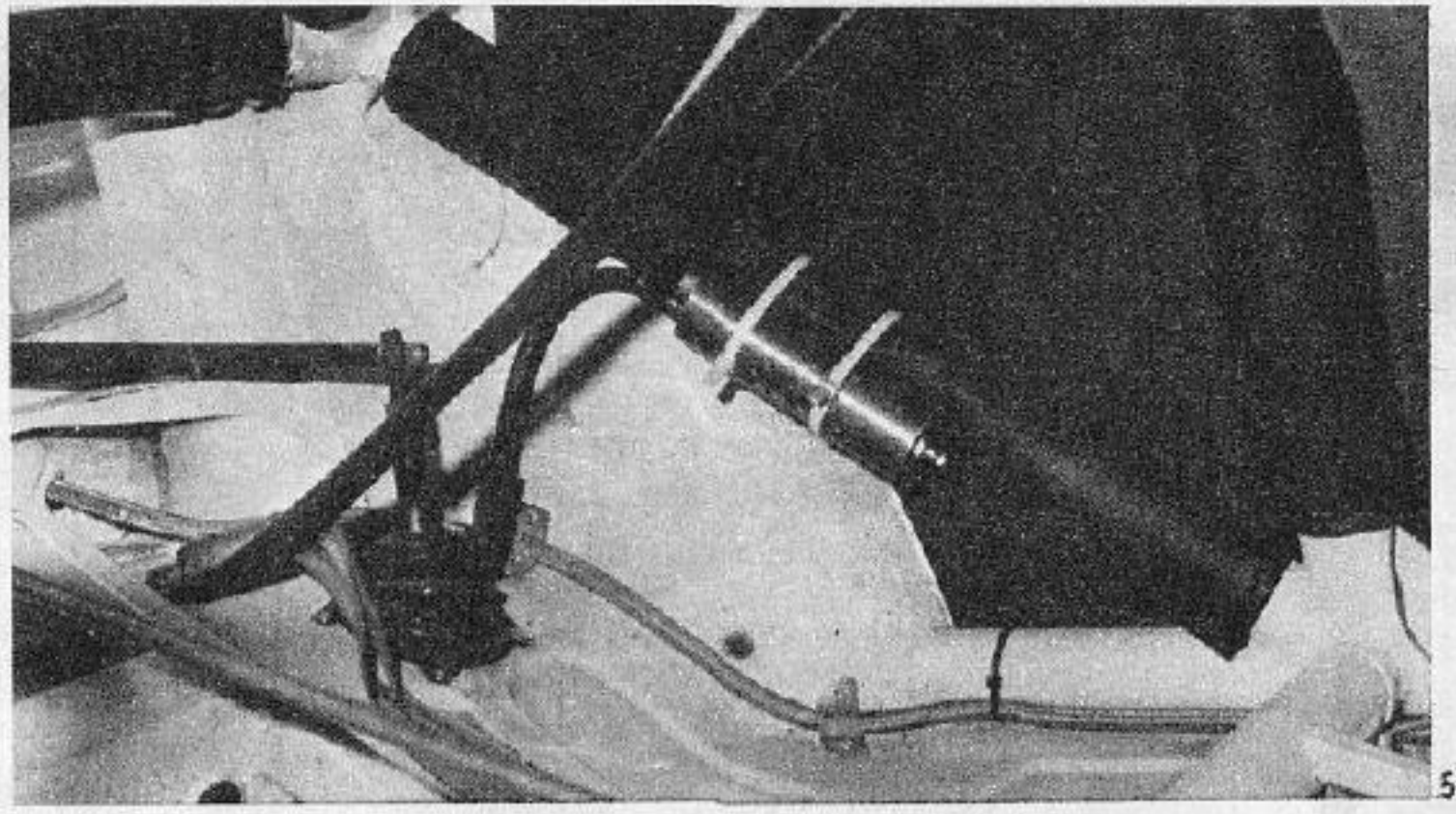
Foto "D"

Experimento que realizan "Pepe" Benavidez y Pianetto. La nueva toma dinámica de los carburadores, cuyo flujo de aire desemboca en un cajón de chapa de aluminio cerrado al cual entran los venturios de los carburadores fabricados por Benavidez; ni la forma ni las dimensiones son definitivas, por ello la falta de prolijidad de ese elemento.

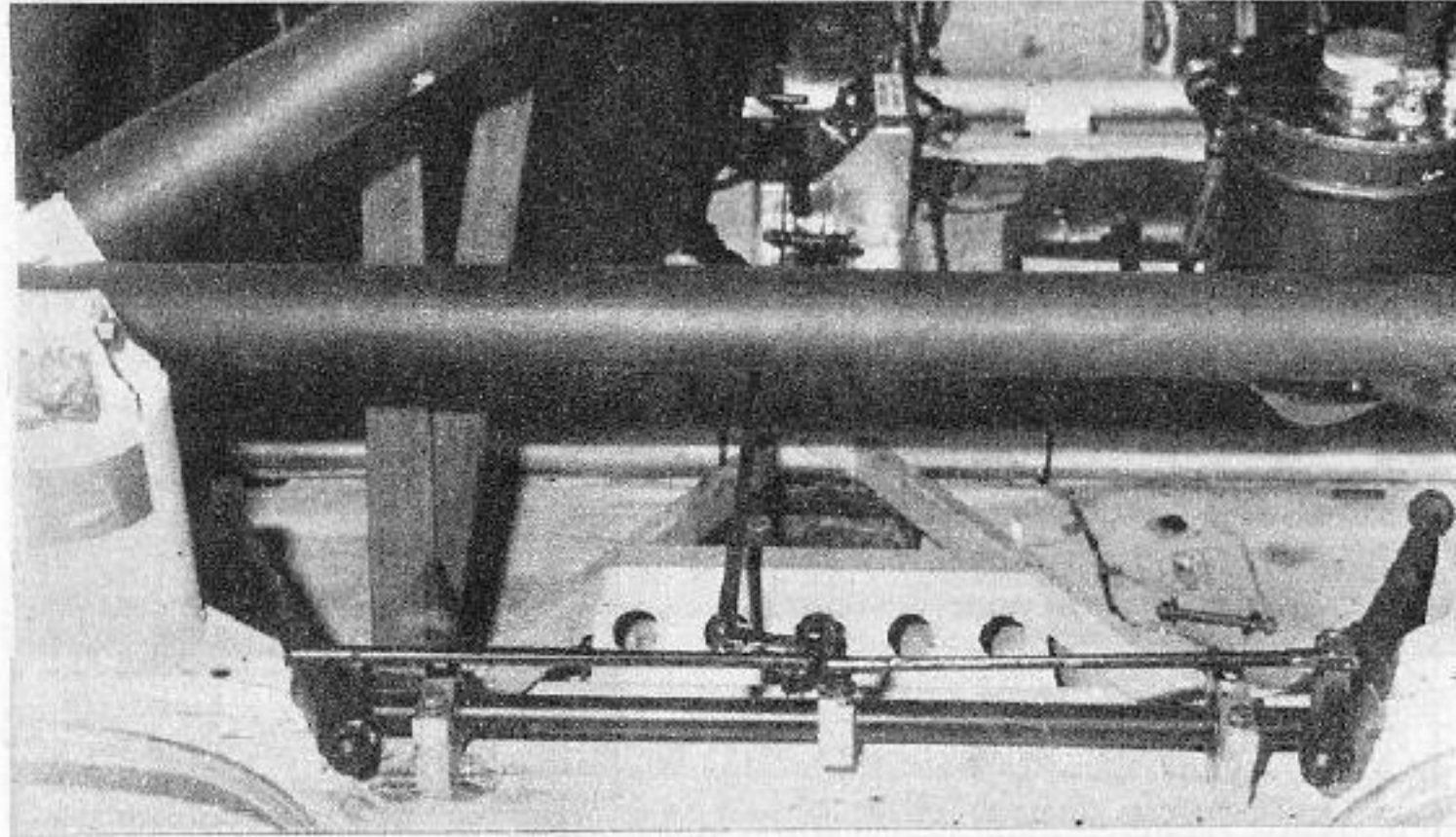




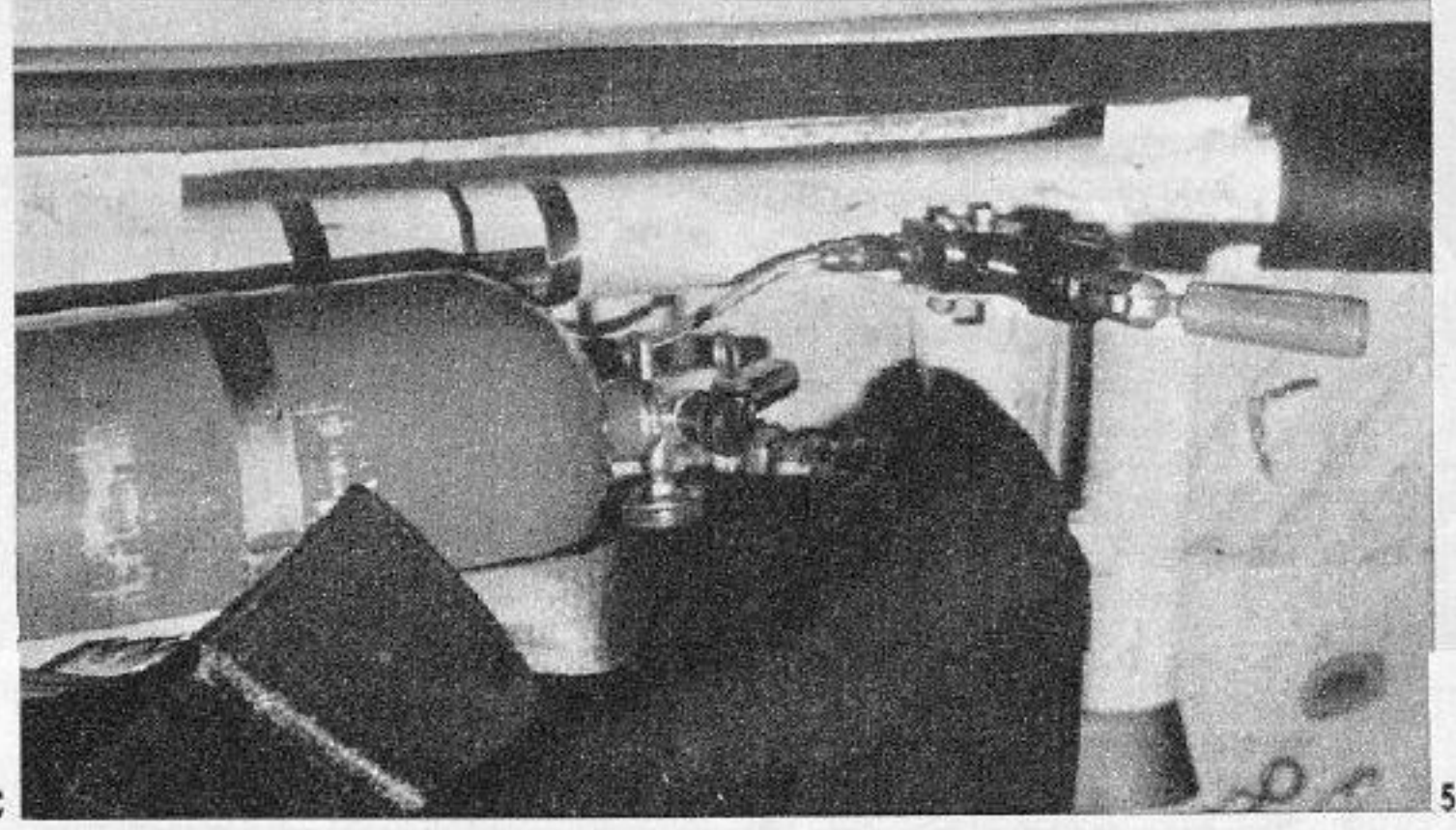
5B



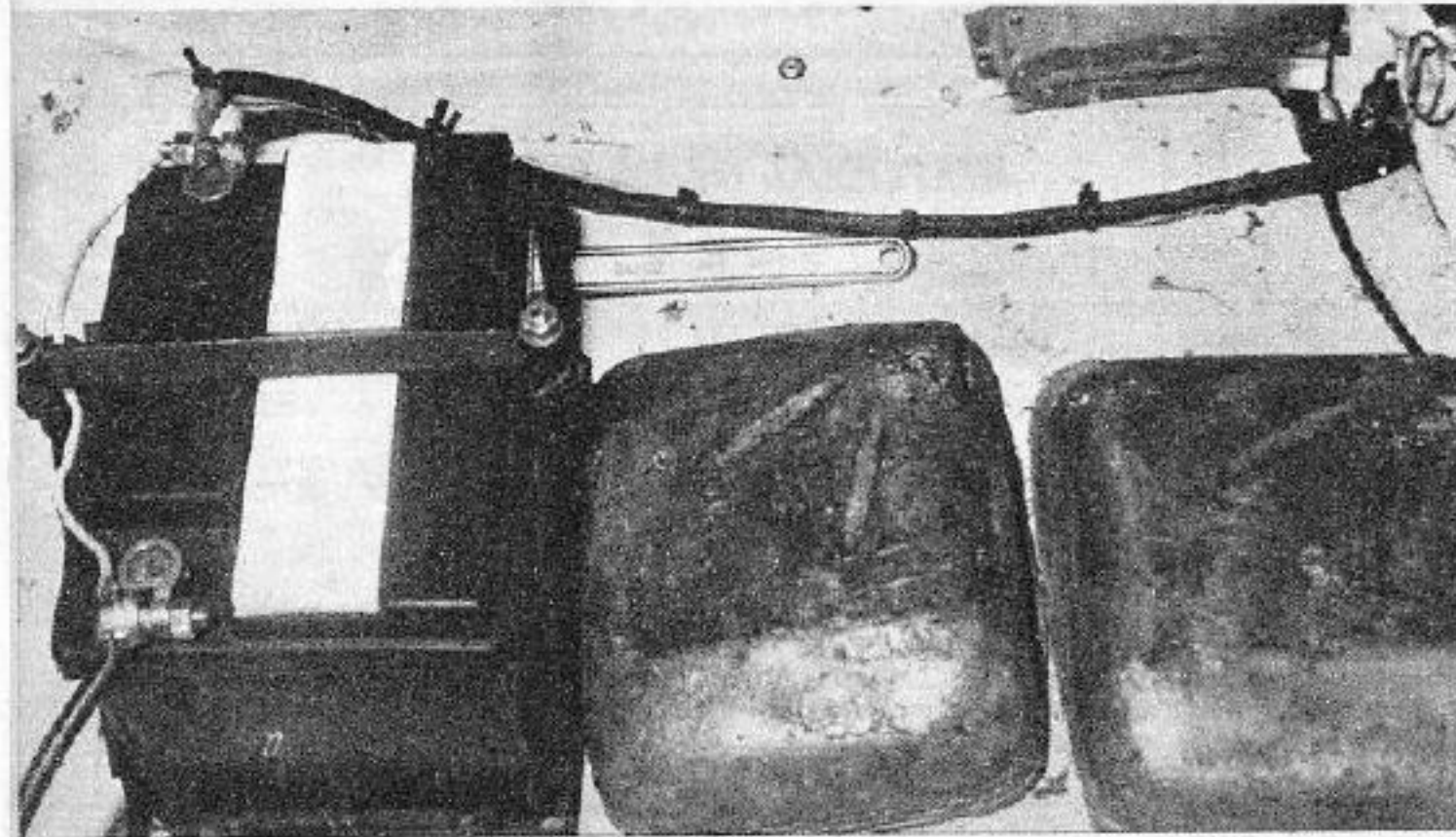
5F



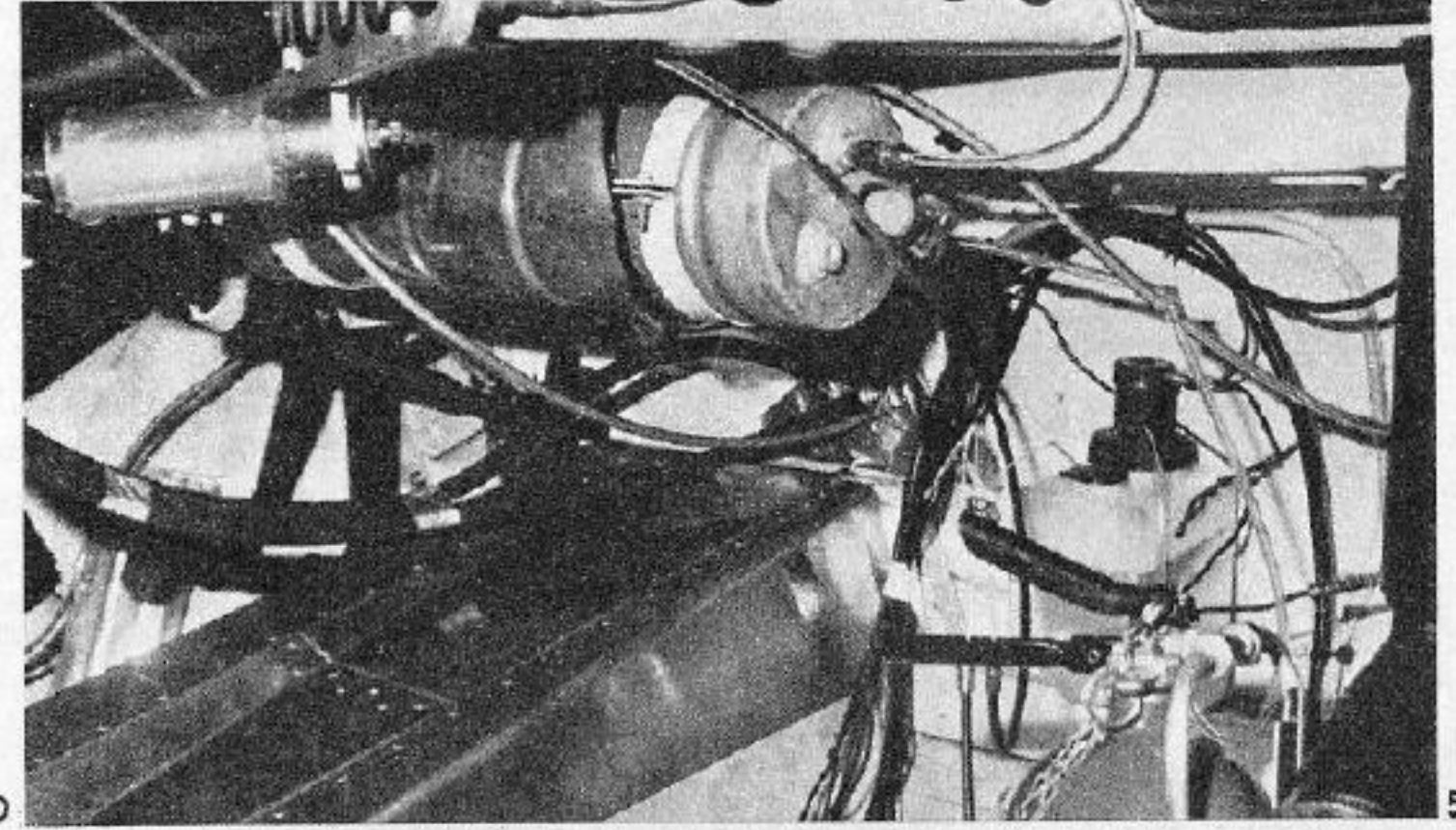
5C



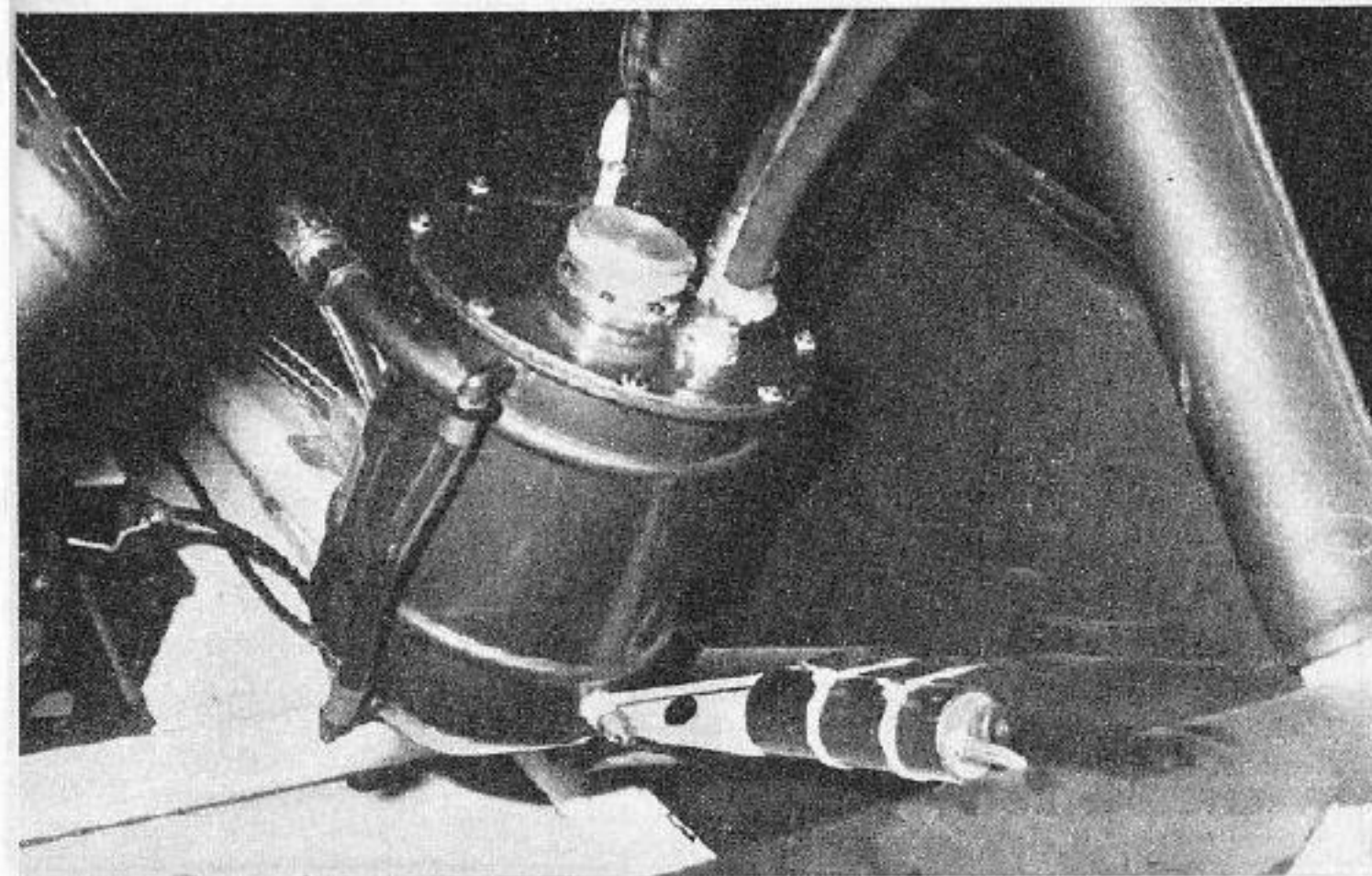
5G



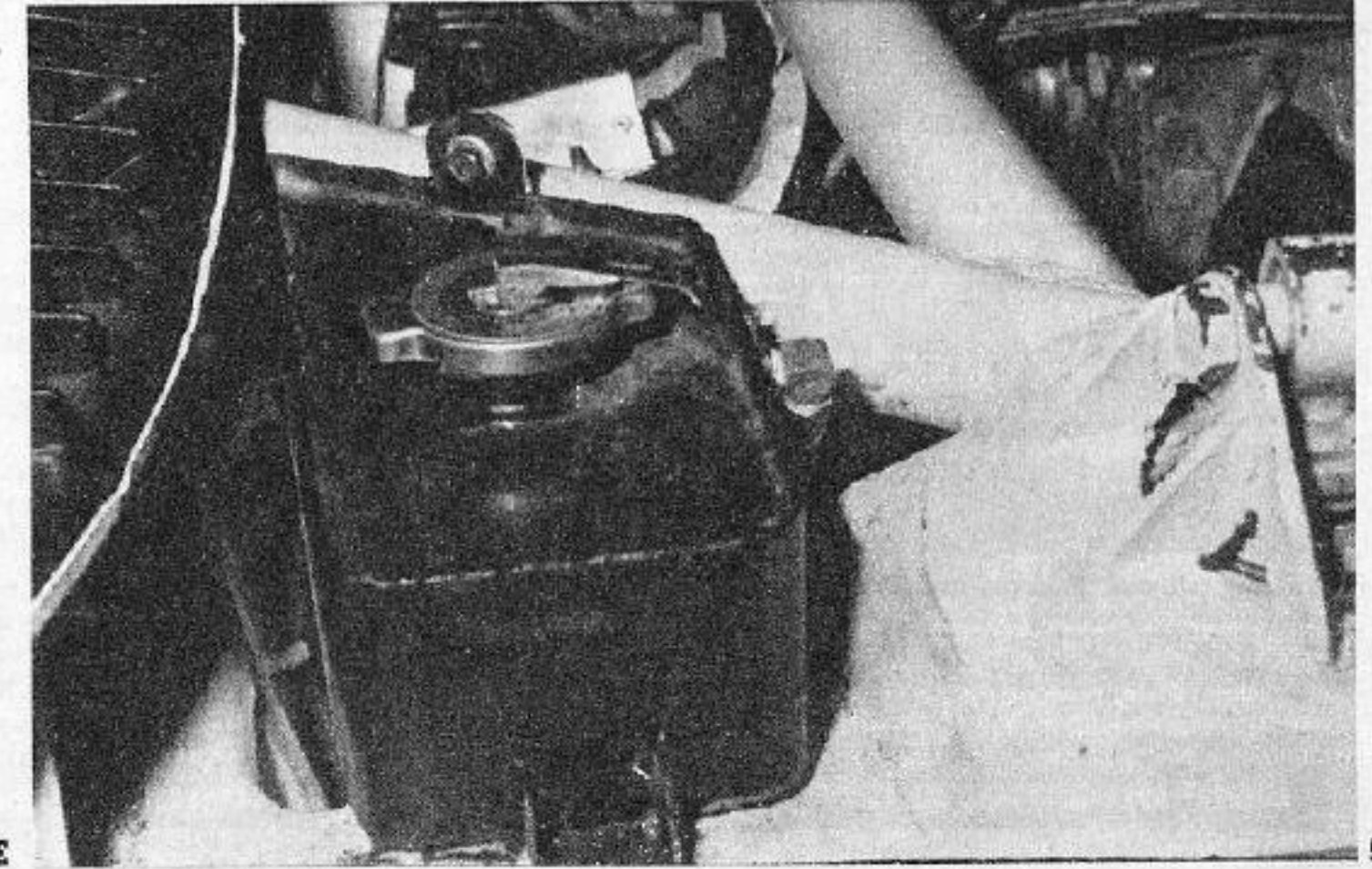
5D



5H



5E



5I

Regálese algo
muy especial...



Hotel Dos Reyes
CATEGORIA INTERNACIONAL
☆☆☆☆

...su estadia en
el hotel más moderno,
suntuoso y confortable
de Mar del Plata!

Hotel Dos Reyes

Av. COLON 2129 - TEL. 24574-25708-28694-35610-43260
TELEX 39902 DVREY ARG. MAR DEL PLATA - ARGENTINA



En las Escuelas Rurales
es difícil hacer buena letra.

Y esto nos compromete a todos. Porque esas chicas que hoy no tienen útiles para estudiar, mañana no tendrán conocimientos para progresar. Y ellos, serán los integrantes de la Argentina del futuro. Unámonos para ayudarlos enviando útiles escolares, libros, ropa, alimentos y todo lo que esté a nuestro alcance. En las escuelas rurales, sus manos pueden hacer buena letra.

CAMPAÑA DE BIEN PUBLICO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS

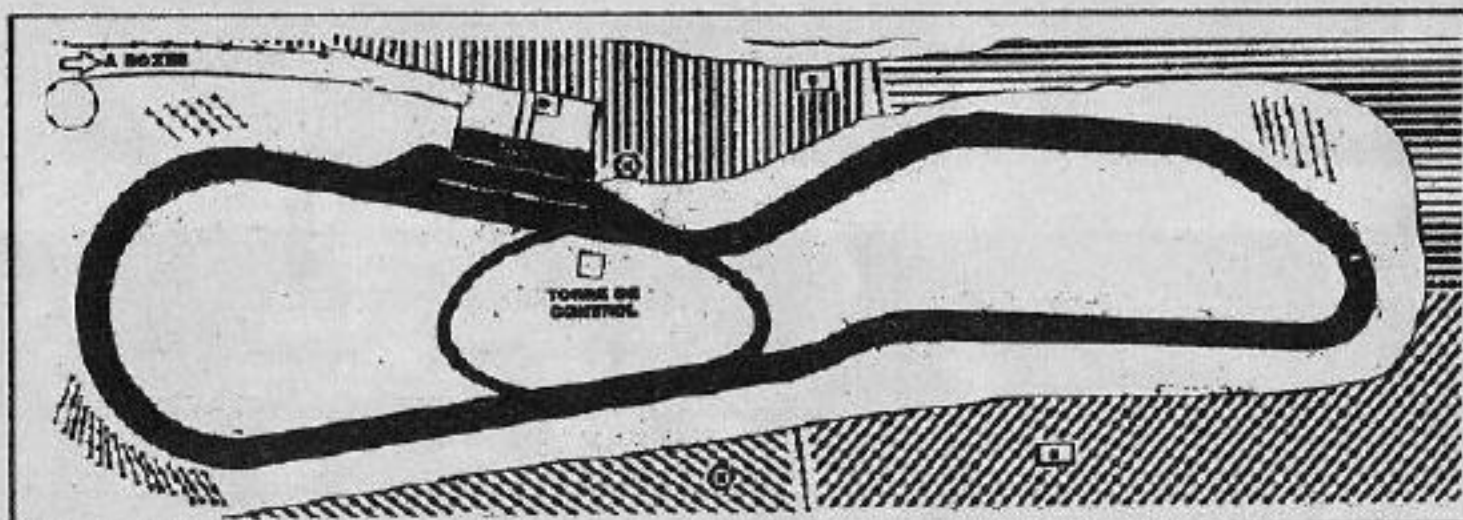
Déle una mano a Misiones Rurales Argentinas

Riobamba 1036 - (1116) Buenos Aires - 42-8447

el próximo fin de semana

T.C.2000 Y F.R.A. EN GRAL. ROCA

En el pequeño circuito de esta ciudad rionegrina, ambas categorías cumplirán su segunda competencia del año



HISTORIAL DEL TC 2000

FECHA	VTS	GANADOR	MARCA	TIEMPO	PROMEDIO
12-10-83	35	Luis Rubén Di Palma	VW 1500	32m07s43/100	132.835
26-10-84	40	Ezequiel Fernández	Ford Taurus	37m01s92/100	131.773
17-3-85	40	Jorge Serafini	Renault 18	37m30s59/100	130.094
9-5-86	49	Mario Gayraud	Ford Sierra	43m52s30/100	134.863

LOS RECORDS A BATIR

Son los del año pasado, pues en pruebas clasificatorias Juan María Traverso marcó 51s44/100 para la vuelta, a un promedio de 140.808 km/h. Mario Gayraud triunfó con su Ford Sierra en 43m52s30/100 a 134.863 km/h y el record de vuelta fue de Juan María Traverso, con Renault Puego, 52s07/100 a 139.105 km/h.

HISTORIAL DE LA F.R.A.

FECHA	1ª SERIE	2ª SERIE	3ª SERIE	FINAL	PROMEDIO
10-7-83	S. Buzella	R. Vera		Gustavo Mancuso	148.167
11-11-84	M. Etchegaray	R. Vera	O. Pereyra	Miguel Etchegaray	149.954
17-3-85	S. Solmi	M. Etchegaray	J.C. Scasso	Sergio Solmi	150.499
9-3-86	G. Mandrini (X)			Miguel Etchegaray	151.463

(X) - Gustavo Mandrini hizo la pole position en pruebas de clasificación, y no se disputaron series.

LOS RECORDS A BATIR

El año pasado, Gustavo Mandrini hizo el mejor tiempo en las pruebas de clasificación, con un tiempo de 46s54/100 para su mejor vuelta, a 155.610 km/h. En la final, Miguel Angel Etchegaray demoró 29m.29s95/100 para completar las 37 vueltas, a 151.463 km/h de promedio. El propio Etchegaray logró en la undécima vuelta el record para un giro, en 46s41/100 a 156.069 km/h. Estos son los records que la categoría deberá batir en 1987.

CRONOGRAMA

Viernes 17

12.30 a 17.30: Entrenamientos Libres T.C. 2000 y Fórmula Renault Argentina.

Sábado 18

9.00 a 12.00 hs: Verificación Técnica y Administrativa.
13.00 a 13.30 hs: Entrenamientos Libres T.C. 2000.
13.40 a 14.10 hs: 1ra. Tanda Clasificación Fórmula Renault Argentina.
14.20 a 14.50 hs: 2da. Tanda Clasificación Fórmula Renault Argentina.
15.00 a 15.30 hs: 1ra. Tanda Clasificación T.C. 2000.
15.40 a 16.10 hs: 3ra. Tanda Clasificación Fórmula Renault Argentina.
16.20 a 16.50 hs: 4ta. Tanda Clasificación Fórmula Renault Argentina.
17.00 a 17.30 hs: 2da. Tanda Clasificación T.C. 2000.

Domingo 19

8.30 a 9.00 hs: Pruebas tanques llenos Fórmula Renault Argentina.
9.10 a 9.40 hs: Pruebas tanques llenos T.C. 2000.
10.00 : Final No Clasificados Fórmula Renault Argentina (15 vueltas. Recorrido Total: 30.180 km).
11.10 : Final Fórmula Renault Argentina (30 vueltas. Recorrido Total: 60.360 km).
12.00 : Final T.C. 2000 (49 vueltas. Recorrido Total: 98.588 km).

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

LOS AMORTIGUADORES DE COMPETICION AVALAN NUESTRA CALIDAD



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

Ramón Solar e Hijos S.A.



TALLER DE CANONERAS

● VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES
ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS
amortiguadores



- SUSPENSION
- DIRECCION
- REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES
Suspencar s.r.l.

Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792
Viamonte 1512. Tel.: 40-3191/2255

Envíos al interior Tarjetas de Crédito

En Avda. La Plata se atiende: Sábado 8.30 a 12 - 14.30 a 20 Domingos: 9 a 12.30 hs.

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

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



automundo

- SCALEXTRIC
- SEBRING
- LEONE

FOR MAYOR UNICAMENTE MARTES A VIERNES 10.30 a 17.30 hs

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

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

JORGE OMAR DEL RIO
Escuela de Pilotos

*** FRENSOS * EMBRAGUES * CARDANES ***

● BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

- REPARACION Y RECAMBIO
- CREMALLERAS
- BOMBAS
- CAJAS

AUTOS CAMIONES

NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

techo hidráulica s.r.l. DIAG. 76 N° 1585
(Ex J.M. Campos), SAN ANDRES. Bs. As. Tel. 752-2644

RACING PARTS

- Resortes para vehículos ISKY. Todos los tipos.
- Botadores a Rodillo. CHEVY y DODGE ISKY.
- Varillas levante válvulas ISKY.
- Platinos para válvulas Titania hierro y Dural ISKY.
- Tacómetros JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite rearco ARO.
- Encendido MALLORY. Todo taladro.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bulones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.

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

BUZOS ANTIFLAMA

YAMOS IMPONIENDO EN EL AMBIENTE AUTOMOVILISTICO NUESTROS BUZOS ANTIFLAMA CON UNA GRAN DIVERSIDAD DE MODELOS PERFECTAMENTE DISEÑADOS Y CONFECCIONADOS QUE LLENAN PLENUMENTE LAS EXIGENCIAS DEL TERCER

YA CONFECCIONAMOS CON TELA ANTIFLAMA NOMEX 11 USA

KARTING MIDGET:

BUZOS PARA CHICOS Y GRANDES

ANTES DE DECIDIRSE VISITENOS COMPARANDO CALIDAD Y PRECIO

Distribuidor en NAR DEL PLATA: "FIRST COMPETICION" Av. Colon 6002. Tel: 725027

REMITIMOS AL INTERIOR BRANDSEN 1123. TEL 744-2583

Frente a Estación SAN FERNANDO (1646).



CUBIERTAS WALTRAC

BFGoodrich

PATONAS PARA TODAS LAS MEDIDAS JEEPS - PICKS-UP

LLANTAS BRONCO

TEL: 541-2694 70-6387



BUZOS ANTIFLAMA Y ROPA INTERIOR

"NESTOR SALERNO"
Tel. 821-2226 y 701-7948

Joseph
EL PODER DE LA EXPERIENCIA

LEVAS para

- ☆ CHEVROLET ☆ FALCON ☆
- ☆ OPEL ☆ TAUNUS ☆

Competición y calle

TAPA CILINDROS POTENCIADAS

- REGISTROS

PARA BALANCINES CHEVROLET

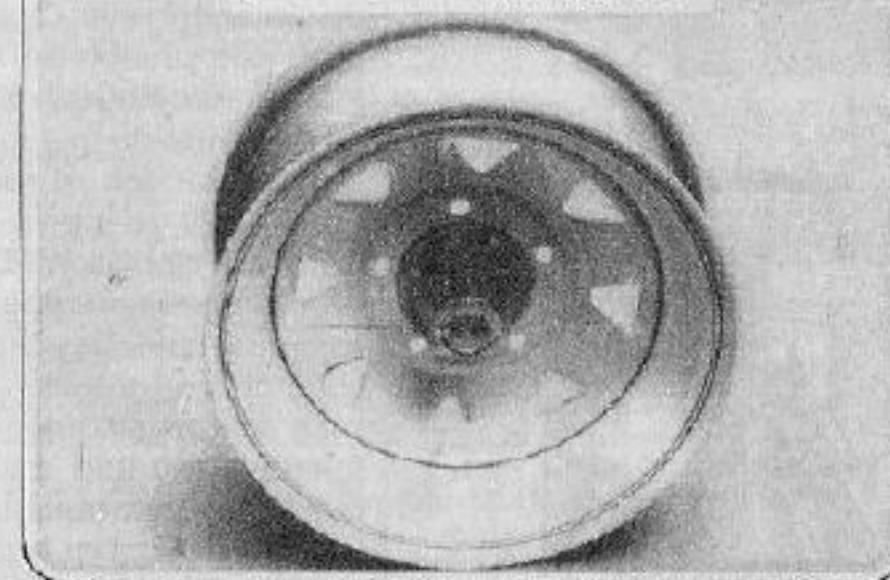
Av. del Libertador 15.208 (1640).
Tel: 747-2557. ACASSUSO

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUEDAS



SPINA HNOS.



- ★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA
- ★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO
- ★ SEGURIDAD TOTAL RUEDAS SPINA HNOS.

Adquirlas en las mejores casas del Ramo de todo el país

DATSUN - NISSAN

INTERNATIONAL MOTORS S.R.L.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES

- SERVICIO COMPLETO ● MECANICA ● CHAPA ● PINTURA ●

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

CONSULTEMOS!! ENVIOS AL INTERIOR

BME. MITRE 3470. BUENOS AIRES (1201) 87-2950



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

JUAN B. JUSTO 3374. TEL: 58-9479. CAP.

REPUESTOS DE CALIDAD PARA TODOS LOS CARBURADORES

- ★ ASIENTOS Y AGUJAS ★ CONEXIONES, etc.
- ★ SURTIDORES ★ VENTAS POR MAYOR

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

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

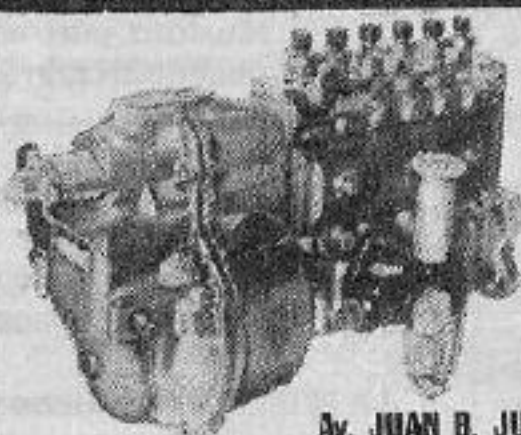
Matheu 2350. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 752-2196

TODO PARA EL DIESEL

de: JORGE DETOMASI

- Repuestos para bombas inyectoras
- Toberas ● Bujías incandescentes

PRODUCTOS BOSCH Y CAV.



Av. JUAN B. JUSTO 3633. CAP. (1416). TEL: 58-4859

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

FERRAZZI
COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

- NUEVO CAPUCHON DE MAYOR DIAMETRO (INDESTRUCTIBLE) (TIPO MALLORY)
- CABLE DE MAYOR DIAMETRO (8,5 mm)
- TERMINALES DE BUJIA CON ANILLO DE SEGURIDAD
- NUMERADOR DE CILINDRO EN CADA CABLE



AUTO-MOVIL S.R.L.

Gral. E. GARZON 5255 (1440) Capital TEL. 683-1351 582-9001

EL JAGUAR SIGUE MA (... Y LARRAURI, DESCOLL

S bien el fin de semana vivido en Monza por Oscar Larrauri no puede considerarse como muy afortunado, lo más importante en el balance ha sido la constatación de que los autos de Brun han recuperado terreno con respecto a la punta. Con la primera respuesta de Michelin, los coches mejoraron sensiblemente, tal como lo demuestra el segundo tiempo en clasificación, logrado por Larrauri. Sin embargo y tal como lo dijera Pierre Blanchet, aun hay mucho por hacer.

En Monza, Michelin entregó nuevos neumáticos bastante más anchos—principalmente adelante— que incrementaron sensiblemente el "grip" en el Porsche. Larrauri comentaba que notaba una gran diferencia fundamentalmente desde la mitad de las curvas. Con las indicaciones recogidas en el fin de semana, la gente de Blanchet deberá trabajar en construcción y pruebas para continuar la evolución. En este aspecto, los directivos de Michelin le solicitaron al propio Brun que todo el trabajo de desarrollo se concentre sobre Larrauri, un piloto que les puede hacer ganar mucho tiempo en la línea. De todos modos debe tenerse en cuenta que el Brun Motorsport difícilmente pueda seguir un ritmo de tests como el que realizan las escuadras oficiales, por una simple cuestión de medios y estructura, pero al menos es de esperar que lo intenten.

Por lo pronto los equipos oficiales siguen marcando el paso con autoridad en el Mundial de Sport Prototipos. El duelo Jaguar-Porsche sigue siendo un pleito privado, y los británicos han demostrado en Italia que lo visto en España no fue casualidad. La escuadra de Tom Walkinshaw con Tony Southgate a la cabeza, exhibe un nivel de profesionalidad que nada tiene que envidiar a las mejores escuderías de F1. Tanto, que disponen de un presupuesto bastante similar. Mercedes a un gran trabajo de desarrollo, demostraron en Monza que también a nivel de consumo han avanzado muchísimo. Luego de la clasificación, pareció que los Porsche podrían hacer un poco de fuerza, pero ya en carrera y con baja presión de turbo para dar con el consumo, los aspirados ingleses se fueron adelante solitos, sin nadie que interfiriera en su camino. Si bien tienen victorias en el bolsillo, a no dudar que Porsche atilará la puntería para las próximas carreras, trabajando en el consumo, y esto hará que Jaguar no tenga un camino fácil hacia su primer título.

LA CLASIFICACION

La primera sorpresa en Monza fue la composición de los equipos en el Brun Motorsport. Descartada en primera instancia la participación del español Pareja por problemas de patrocinio, Walter Brun decidió anotar a Larrauri consigo en el auto "1", pasando a Jelinski con el suizo Udo Schaffer—un novato en estas lides—al auto "3". Sobre la hora apareció Pareja con la confirmación de su sponsor "por toda la temporada europea", según nos decía lo que provocó su inclusión en el tercer coche, con Jelinsky y sin Larrauri.

En los otros equipos, John Nielsen reemplazaba a Cheever en Jaguar por la superposición con P.1, mientras Bruno Giacomelli—retornado luego de su grave accidente del año pasado en Zellweg—hacia lo propio con Palmer en el team Liqui-Moly. Otra novedad era la aparición de los autos de Joest, con Ghinzani—por ahora sin P.1— y Ludwig en uno de ellos, y

El sábado Larrauri se encargó de confirmar lo que había insinuado el viernes tras las pocas vueltas que dio. Disponiendo de un motor para clasificar—de 3.200 cm³ de cilindrada— sobre el chasis en fibra de carbono y con las nuevas Michelin, consiguió un interesante 1m34s10 que sólo sería mejorado por Hans von Stuck con el Porsche oficial equipado con motor totalmente refrigerado por agua y caja semiautomática. Jochen Mass, con el otro auto del equipo—sin caja PDK— quedaba 55/100 por detrás de "Poppy", mientras Stuck se situaba 1s93/100 por delante. Los Jaguar trabajaron duro limando centésimas, pero no pudieron ir más allá del 1.35.15 de Lammers, siendo Boessel sólo 4/100 más lento.

Larrauri comentaba en boxes tras la tanda inicial: "Podría haber bajado un segundo mi tiempo, porque lo que mejoramos con el motor, lo perdí con un cambio de 'Camber' que no fue positivo. Como en la primera sesión buscamos el tiempo clasificatorio y cambiamos el motor para trabajar en consumo a la tarde, ése quedará como tiempo definitivo".

La característica de la jornada fue la gran cantidad de roturas de motores, causadas—luego se sabría— por el bajo octanaje de la nafta suministrada en el circuito (88 octanos). El equipo Brun no fue la excepción y el sábado se rompieron tres, entre ellos el que habían puesto en el auto de Poppy para la carrera.

Sucedió al final de la clasificación, mientras estaba Brun al volante.

LA CARRERA

El domingo fue todo otro discurso en lo que respecta a la lucha por la punta. Los Porsche tuvieron que bajar presión para poder hacer los 1.000 km. con los 510 litros autorizados, y allí salieron a relucir los Jaguar. Larrauri había iniciado la carrera en forma conservadora pensando en el consumo, vital en una carrera tan veloz como la italiana. Lamentablemente todo se derrumbó tras 15 vueltas, cuando el Porsche número 1 entró a boxes para no volver a salir. Sucedió que se soltó un bulón de fijación del escape derecho, provocando la fisura del mismo en la derivación que alimenta la válvula "Pop off" de sobrepresión del turbo. "Una pena—decía Poppy— porque venía muy bien con el consumo. Estaba haciendo 46 litros cada 100 kilómetros y tenía margen para 'apretar al final'." Luego de esto Walter Brun decidió que Larrauri subiera también al auto de Jelinski Pareja, cosa que le permitió el argentino "reencantarse" con su anterior auto. "Fue una sorpresa—comentaba Larrauri— ya que me encontré con un motor que rendía mejor que el mío. Resulta que habían tenido que echar mano, por las roturas, a un propulsor del '86, que tenía mayor índice de compresión. Esto hacía que a igual presión de turbo, fuese mayor potencia. Al final de la recta eran unos 25 km/h más con respecto al auto 1."

En tanto, los Jaguar venían haciendo una carrera sin complicaciones, con los dos coches en la misma vuelta. Hacia el final habían construido una ventaja de dos vueltas sobre el Porsche de Stuck-Bell, desapareciendo por entonces el de Mass-Wollek, retrasado por un cambio de turbo que le hizo perder media hora en boxes. El auto del team Liqui-Moly abandonaba por dos roturas sucesivas del novedoso alerón trasero—similar al de los Jaguar—, mientras que el coche de punta de Joest rompía motor con Ludwig al volante.

La gran novedad de la carrera vino en las últimas vueltas, junto con la lluvia que se hizo presente a poco de terminar. Fallando seis rondas y cuando se había mojado totalmente la pista Rudi Boesel hizo un trompo en la "variante" de Ascari, quedando con el motor parado y sin poder hacerlo arrancar. De ese modo resignaba dos posiciones en forma increíble cuando viajaba con dos giros de ventaja sobre el tercero.

Larrauri no pudo disfrutar del podio conseguido por el coche, debido a que en una actitud totalmente antipática de su parte, Jelinski no le cedió el volante en la última parada y por ello Poppy no pudo completar el mínimo de recorrido que exige el reglamento para otorgar puntaje. La cosa fue sorpresiva, porque a Larrauri se le había ordenado subir al auto para que puntuara, pero



CLASIFICACION FINAL

1.000 km de Monza - Circuito de 5.800 metros de extensión - 173 vueltas - 1.003.400 km - 12/4/87

1°) Watson y Lammers (Jaguar XJR8) a un promedio de 198,089 km/h; 2°) Stuck-Bell (Porsche 962) a 2 vueltas; 3°) Jelinski-Pareja-Larrauri (Porsche 962) a 5 vueltas; 4°) Boesel - Nielsen; (Jaguar XJR) a 6 vueltas; 5°) Dickens-Winter (Porsche 962) a 6 vueltas; 6°) Sigala - Brancatelli (Porsche 962), a 8 vueltas; 7°) Mass-Wollek (Porsche 962) a 14 vueltas; 8°) Spice - Vélez (Spice - Pontiac) a 17 vueltas (Ganadores Clase 2); 9°) Mallock-Leslie (Ecosse-Cosworth) a 17 vueltas; 10°) Regourd-Gouhier (Cougar-Porsche) a 31 vueltas.

Record de vuelta: Lammers en la 25ª, en 1m37s15/100 a un promedio de 214,925 km/h.

CAMPEONATO DE PILOTOS

Bell, Stuck y Boesel, 42 puntos; Watson y Lammers, 40; Cheever, 32; Nielsen, 30; Pareja, 24; Nissen y Weidler, 25; Sigala y Brancatelli, 20; Jelinski, 16; Larrauri, 12; Dickens y Winter, 8; Villota y Romero, 6; Brun, Mass y Wollek, 4; Baldi y Palmer, 9.

CAMPEONATO DE EQUIPOS

Silk Cut Jaguar, 40 puntos; Rothmans Porsche, 30; Brun Motorsport, 20; Kremer Porsche, 10; Joest Porsche, 8.

Próxima competencia: 17 de mayo, 1.000 km de Silverstone.



...TANDO ...TANDO)

...Aunque el argentino no las tuvo todas consigo en el fin de semana moncesse. Si no, fíjense: con el auto "Insignia" de su team logró largar en primera fila... pero abandonó pronto por culpa del motor; entonces Brun lo subió a su viejo auto, con el que consiguió concluir tercero... pero no pudo sumar puntos por un capricho de Jelinski (?!). En cuanto al invicto modelo XJR 8 de Jaguar, volvió a imponerse y sin atenuantes

el austriaco permaneció inmutable dentro del cockpit. Esto, además de demostrar una falla de conducción en el Team Brun, sirvió para poner de manifiesto que Jelinski no está muy a gusto que digamos con la permanente confrontación respecto del argentino, que en su turno había girado tan rápido o más que él... pero gastando mucho menos combustible.

PRUEBAS Y F. 3000

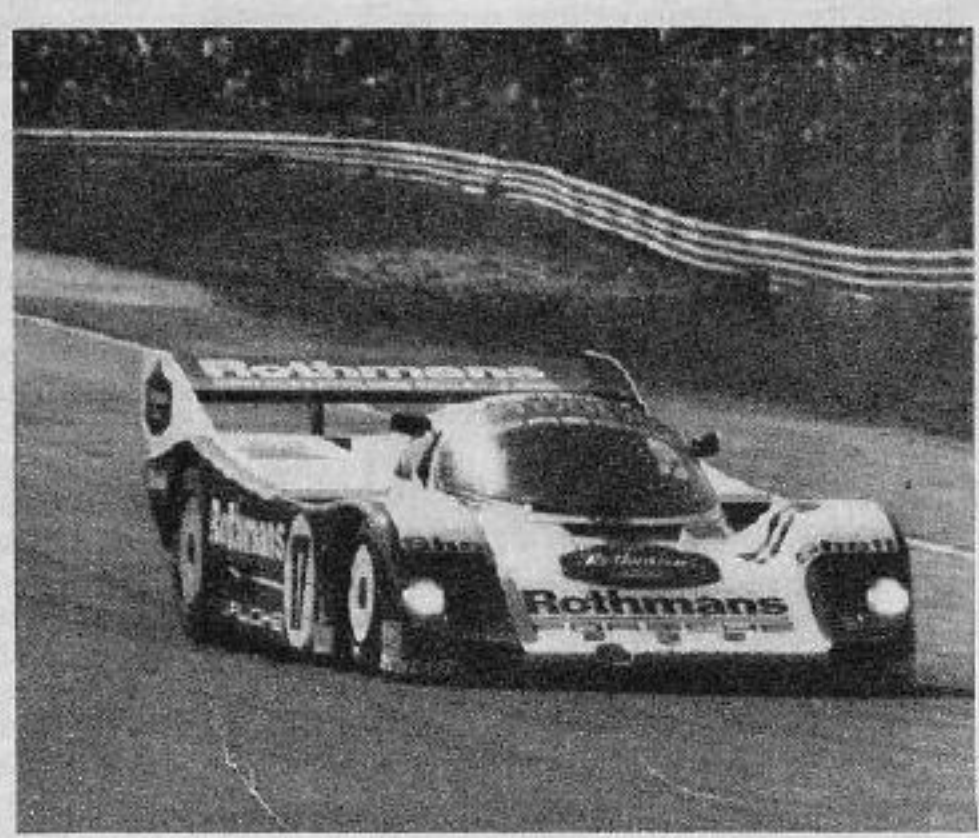
Ahora Larrauri piensa en los tests que este miércoles realizará en la pista privada de Michelin en Clermont Ferrand, ensayando neumáticos para lluvia. Luego vendrán los preparativos para Silverstone. Con respecto a la F. 3000, Poppy fue categórico en su afirmación: "La chance me interesaba en fun-

ción de la posibilidad de pasar el año próximo con el mismo equipo a F-1 (NDR: el team de Cesare Gariboldi), pero como veo que las cosas no están lo suficientemente claras en cuanto a perspectivas económicas prefiero permanecer con lo que estoy haciendo, que considero es más relevante que lo de F.3000. Por otra parte, son dos calendarios -S.P y F.3000-

con muchas coincidencias y yo debo respetar el contrato que tengo firmado con Brun. Eso no descarta que pueda correr alguna carrera este año, en la medida en que mis compromisos en S.P. me lo permitan". ■



1) Reabastecimiento para el Jaguar finalmente vencedor, de Watson-Lammers 2) el amigo Pierre Etanchet sigue atento las evoluciones de los autos criados con Michelin, especialmente cuando los maneja "Poppy". 3) A este coche -el más moderno de Brun Motorsport- se subió Larrauri, y lo puso en primera fila. Pero casi enseguida el motor lo instró cuando venía bien. 4) Habiendo abandonado el N° 1, Larrauri pasó al N° 3 que conduciera hasta Jerez. Aquí, reemplaza a su "ox" pareja. Luego Jelinski le arruinara el plato. 5) El Porsche 962 oficial de Bell-Stuck, polecar y segundo a la postre.



ARS

FANGIO Jr. EMPEZO CON UN PODIO

En el óvalo de una milla de Phoenix, enclavado en pleno desierto de Arizona, Juan Manuel Fangio Jr. dio comienzo a su campaña '87 en las American Racing Series, en el mismo equipo de la última mitad del año anterior. Se trata de la escuadra regentada por Roman Kuzma, cuyo director técnico es Keith Leighton.

Es indudable que Fangio Jr. no se siente totalmente a gusto en este tipo de trazados, pero de todos modos se adaptó perfectamente -a pesar de que recién el viernes tomó contacto con la pista-, luego de trabajar mucho en la puesta a punto del chasis.

La prueba de clasificación mostró a Jeff Andretti como el más veloz, con un registro de 25s320/1.000 a 227,361 km/h. Tras él se ubicaron Didier Theys, 25s800/1.000, y tercero fue Juan M. Fangio con 26s840/1.000.

En carrera, Fangio conservó su posición, y después comentó así su trabajo: "Busqué la manera de ponerme 'debajo del alerón' del auto de Theys desde la largada, ya que así me quedaba la posibilidad de abrirme y superarlo. Pero luego lo pensé bien y preferí quedarme atrás, manteniendo el lugar, ya que un error lo iba a pagar muy caro..."

Paulatinamente, "tirando" juntos, Andretti y Theys le sacaron un segundo, pero la diferencia se amplió cuando Fangio se encontró con el rezagado Steve Millen: se estiró a cinco segundos, los que no pudieron ser descontados a pesar del esfuerzo de Fangio, quien luego giró constantemente en el tiempo de sus dos adversarios, llegando así a la finalización de la competencia.

Tras la misma, las cosas tomaron un cariz aún más optimista para Juan Manuel, ya que Kuzma presentó una denuncia, al comprobarse que las barras antivuelco delanteras de los autos de Andretti y Theys podían ser reguladas desde el interior del vehículo, cosa expresamente prohibida por el reglamento. Pero finalmente no se le dio curso y la explicación dada a Kuzma no fue satisfactoria, ya que está definido que no se puede modificar nada que no esté contemplado en el reglamento, justamente porque la paridad es el espíritu de estas American Racing Series. De todos modos, Fangio quedó plenamente satisfecho por este tercer puesto y dijo: "Comenzar la temporada con un podio es sumamente alentador".

Las posiciones en el Campeonato quedaron con Andretti con 21 puntos; Theys, 17; Fangio, 14; Gross, 12; Metsos, 10, y Millen, 8 puntos.

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

indy cars

200 MILLAS DE PHOENIX GUERRERO, DE ATROPELLADA

No cabe ninguna duda de que Roberto Guerrero fue la figura del fin de semana de esta segunda competencia del CART en el año, luego de que en la prueba de clasificación le arrebataran la "pole position", debido a que en la balanza su March-Cosworth pesó un kilo menos de lo que marca el reglamento. Por ese motivo -al igual que el año anterior-, la primera fila quedó integrada por Mario y Michael Andretti, mientras que el colombiano Guerrero debió partir desde la última fila, en compañía de Emerson Fittipaldi, que también había clasificado bien pero debió cambiar auto para correr.

La carrera, a través de sus 200 vueltas, tuvo un trámite emotivo. Los "sorpassos" estuvieron a la orden del día y la punta cambió varias veces de dueño. Al principio la cosa estuvo entre Mario Andretti, su hijo Michael, Rahal, Mears y Kogan en los primeros puestos, intercambiándose los debido a los ingresos a boxes para reponer combustible. A este ingrediente se sumó pronto Guerrero, quien en un trabajo excepcional pasó autos hasta que en la vuelta 87 llegó a la punta, manteniéndola durante nueve giros hasta que debió ir a boxes por combustible, y dejar el liderazgo a Rahal; pero en la 112ª recuperó la vanguardia y no la abandonó, conquistando de esta manera su primera victoria en la categoría y vengándose del año pasado en Miami, cuando iba primero y se quedó sin nada.

Al cabo de las 200 rondas los cinco primeros fueron: Guerrero (March-Cosworth); Rahal (Lola-Cosworth); Lyonak (March-Cosworth); Michael Andretti (March-Cosworth) y Mario Andretti (Lola-Chevrolet). Luego de dos carreras, el Campeonato muestra líder a Mario Andretti con 33 puntos, seguido por Michael Andretti, 24; Guerrero, 22; Garza, 18; Rahal y Unser, 16 puntos. La próxima competencia será las "500 Millas de Indianápolis", a correrse el 24 de mayo.

Informe: H.C.

EL FUTURO DE LIGIER, ALFA Y ABARTH

Mientras el contrato con Alfa Romeo ha sido depositado para la acción judicial en los Tribunales de Ginebra, Guy Ligier está terminando los contactos para lograr la provisión de motores que le permita presentar en pista a su equipo de F.1. Con Renault la cosa duró poco en cuanto a conversaciones, ante la imposibilidad de la casa francesa, de disponer de personal competente para proseguir con la atención y el desarrollo del material existente. También hubo contactos con Tag Porsche, dispuesta a abastecer un segundo equipo, pero la cifra solicitada por Mansour Ojeh, —cuatro millones y medio de dólares por la temporada— resulta excesivamente alta para las finanzas de Ligier. Más a tono estuvo la cotización de John Schmidt —titular de USFG y Megatron— quien via Heini Mader cuenta con los medios suficientes como para abastecer a un segundo equipo además de Arrows. Hay en existencia un lote de 37 motores de 4 cilindros, verticales, que ya el año pasado bastaron para proveer a Arrows y Benetton. El acuerdo entre Schmidt y Ligier se daba ya seguro en Río de Janeiro, en ocasión del G.P. de Brasil. De ese modo Michel Teta debería modificar muy poco en el nuevo auto, fundamentalmente en lo referido a suspensión trasera, y estarían para el G.P. de San Marino.

Con respecto a la ruptura con Alfa Romeo, se supo que previo al anuncio "justificado" por las declaraciones de Arnoux, hubo contactos reservados entre italianos y franceses a efectos de rescindir de común acuerdo el convenio por tres años que los ligaba. A instancias del vértice de Fiat, se le habría ofrecido a Ligier en cambio una suculenta indemnización más la provisión gratuita por un año de los V6 de Motori Moderni ya desarrollados y ahora equipados con inyección electrónica. Precisamente la empresa del Ing. Chiti había recibido colaboración del Grupo Fiat, que autorizara el uso de las instalaciones ultrasofisticadas de Abarth para el desarrollo del motor turbo de M.M. Ligier, sintiéndose fuerte por los términos del contrato, que le aseguraban motores durante tres años, no aceptó entonces la propuesta de Fiat provocando la posterior reacción de la Alfa Corse. Evidentemente Fiat no quería lesionar aún más la imagen de Alfa Romeo, y pretino soportar las consecuencias del incumplimiento de un contrato sellado por la anterior administración estatal de la empresa, antes que ingresar en un terreno sin retorno.

Precisamente con el objetivo de recomponer y repotenciar la Alfa Corse, fue enviado a dicho "reparar" el milanés Giorgio Pianta, tal como adelantamos la semana pasada. Pianta dispondrá en Alfa Corse de los mismos poderes, tanto técnicos como económicos, que en Abarth tiene Cesare Fiorio. Incluso el Ing. Gianni Ionti quedará bajo sus órdenes, y entre las prioridades asignadas a Pianta está la de intentar reflotar el proyecto Alfa 75 Turbo en el Mundial de Turismo. Además se deberá trabajar en el repotenciamiento del departamento para atacar proyectos más exigentes en el futuro.

En tanto, Fiorio está reordenando fuerzas en Abarth tras la pérdida de un elemento clave como Pianta. Al parecer, Walter Rosagno tomará el lugar de Pianta en lo referido a pruebas, mientras que Rino Buschiazio lo hará en las carreras. Ambos promovidos continuarán bajo la dirección de Corrado Isseburg en lo técnico y Ninni Russo en lo deportivo.

BMW EN DONINGTON Y EN REGLA. Con los M3 "legalizados", BMW no tuvo problemas en dominar a voluntad la apertura del "Euroturismo" en Donington. Ante la ausencia de los Ford oficiales de Eggenberger —que esperaban la autorización para el cambio de inyección— y de los Holden Commodore, todo fue simple para los autos bavaros. Ganaron Voigt-Quester a 130.130 km/h con 51 segundos de ventaja sobre Oestreich-Heger, ambos autos del team Linder calzados con neumáticos Pirelli. Los coches de Schnitzer tuvieron problemas: Capelli con la palanca de cambios y Pirro con la bomba de aceite; También Cecotto con el auto de Cl. Bl. Emme los sufrió, en este caso con la bomba de frenos.

Llamó la atención el retorno de los Volvo 240 I, presentados ahora por el team AMS, financiado por la Volvo de Finlandia, que ha relevado todo el material que el año pasado utilizara el equipo RAS. El mejor auto sueco finalizó 6° (Simonsen-Simonsen) sin inquietar nunca a los BMW. Tampoco estuvieron a la altura de las circunstancias los Alfa Romeo 75 Turbo del team Cimarroni, ni

el Sierra Cosworth presentado por el Jolly Club bajo la conducción de la conocida italiana Lella Lombardi.

CANADA NO PIERDE LAS ESPERANZAS. Pese al anuncio formal de FISA, respecto de la exclusión del G.P. de Canadá del calendario, los organizadores norteamericanos —como también se supo en Brasil— no han bajado los brazos y aún tienen esperanzas de recuperar la carrera. La razón fundamental de la eliminación radica en aquel problema de sponsors del que oportunamente dimos cuenta. Se había llegado al extremo de que Labatt ostentaba el derecho legal al patrocinio de la carrera del circuito de Noire Dame, mientras Molson —su directa competidora— era quien había signado el contrato con FOCA a través de Jack Long, representante de Ecclestone en Canadá.

De parte de Ecclestone existe la preocupación de no dejar mas terreno libre al CART, que este año quería hacer dos carreras en Canadá. A esto se agrega la materialización de una de Indy en Brasil por iniciativa de Emerson Fittipaldi, sin que Ecclestone

ne lo pueda evitar, a riesgo de la realización de la carrera de F-1 en Río de Janeiro. También Balestre empieza a temer por el avance del CART, y seguramente, de común acuerdo con Ecclestone trabajarán en una estrategia conjunta. Si bien parece poco probable, se habla ahora de Alemania como candidata a perder la fecha, debido a que el gobierno germano ha intensificado las medidas restrictivas de la publicidad de cigarrillos. De todos modos, Ecclestone utilizará a su favor la presión que significa tener que eliminar una carrera por fuerza, para tratar de incrementar en el futuro la cantidad de circuitos que paden contratos a largo termino enteramente a favor de FOCA, como sucede actualmente con Brasil, Portugal y otros tantos.

LA F.I.S.A., DERROTADA POR PEUGEOT. La casa constructora francesa ha impuesto sus razones, y la justicia francesa legitimó su reclamo contra la FISA, por el cambio de reglamento que esta última impuso en el Mundial de Rally cuando el año pasado decidió abolir el Grupo B tras el accidente de Toivonen en Córcega. La sentencia emitida por la Cámara Primera del Tribunal parisiense, indica que es justo el reclamo de Peugeot y que la FISA, tras haber cometido una acción "ilegal", por no respetar el plazo de dos años de preaviso que marcaba el reglamento, deberá indemnizar a Peugeot. A efectos de determinar el monto de la indemnización, la Cámara ha designado un perito que antes del 30 de setiembre deberá expedirse acerca del monto que deberá pagar la FISA, habiéndose fijado un importe provisorio de 6 000 dólares que la Federación ya debió abonar.

Si bien es muy difícil que el perito de razón a Peugeot, quien planteaba un pedido de resarcimiento por un monto aproximado a los 30 millones de dólares en concepto de gastos de desarrollo e imposibilidad de utilizar todo el material construido, lo cierto es que con esto la dirigencia de Peugeot —y en especial Jean Todt— se dan ya por satisfechos, sabiendo que el "arrogante" Jean-Marie Balestre, por una vez debe agachar la cabeza y aceptar el dictamen de la justicia. En este caso los abogados de FISA pre-

fórmula tres alemana ROSSO SIGUE PROBANDO

Luego de los tests iniciales realizados en Hockenheim, el team de Berthram Schaffer siguió la semana pasada su preparación con vistas a la apertura del campeonato alemán de F.3, que se producirá el próximo 26 en Nürburgring. Los dos Ralt RT31 trabajaron el jueves en el circuito belga de Zolder con Victor Rosso y Peter Zakowski.

El objetivo de estas pruebas era realizar un primer rodaje de la nueva caja de 6 marchas entregada por Hewland. El hecho de no disponer de la suficiente cantidad de relaciones, impidió obtener resultados válidos. De todos modos la ocasión sirvió para que los pilotos tomaran mayor confianza con el arma del '87. En el caso de Rosso, un problema, localizado luego en la electrónica, le impidió completar una mayor cantidad de giros.

Rosso nos comentaba desde Alemania: "El objetivo es hacer kilómetros con el auto antes de la apertura. Este lunes le haremos tests en el circuito francés de Magny Cours, que se extenderán hasta el martes. El miércoles estaremos en Dijon, que está a unos 160 km. de allí. Intentaremos, el mismo jueves, probar en Zolder y entonces hacer un buen comparativo entre las dos cajas, con las nuevas relaciones enviadas por Hewland. Lamentablemente en Nürburgring no se podría probar hasta la carrera en sí, porque están terminando una repavimentación del circuito. Seguramente habrá que esperar hasta entonces para tener una idea mas acabada de lo que ha progresado el resto y saber en consecuencia dónde estamos parados".

rally mundial

LOS APRONTES DEL SAFARI

Esta semana se disputará, entre el 16 y el 20, una de las ediciones (la 35ª) más esperadas del Rally Safari. A raíz del debut de nuevos autos, de la presencia masiva de los equipos japoneses, y de la primera experiencia en esa difícil competencia, de muchos Grupo A, resulta muy difícil hacer pronósticos o indicar favoritos.

Los japoneses —que entre Toyota y Nissan se han repartido el triunfo en 7 de las últimas ediciones— parecen dispuestos a mantener la supremacía, a juzgar por los aprontes que han realizado. El caso de Toyota, con Waidegaard a la cabeza han hecho más de 50.000 km de tests con el nuevo Supra 6 cilindros.

Luego de haber roto 6 motores, aparentemente estos coches disponen de la confiabilidad necesaria para encarar la dura prueba.

Por su parte, Nissan confía en el probado 200 SX para que el local Mehta logre su óto, triunfo en la carrera, apoyado en este caso por el italiano Andrea Zanussi. En los ensayos previos han resuelto problemas de temperatura en el motor, con radiadores más grandes, han debido cambiar amortiguadores y también solucionar problemas con la caja de velocidades.

Subaru es la tercera marca nipona con ambiciones para esta edición. Tres unidades del nuevo Leone 4WS RX Turbo estarán en carrera, teniendo a Ari Vatanen como piloto de punta. El estará acompañado por el francés Christian Tilber y Juci-



izquierda, el extranjero más experimentado en el Safari Rally, Rino Arnoux, prueba un Opel Kadett GSi, dos litros con el que correrá. Derecha: asistencia en tests para el Audi 200 Quattro, rumbo a su segunda aparición en el Mundial (Fotos: Martín Bozquez)

rá el número 1 en sus flancos. El Leone tiene motor 4 cilindros Turbo de 1.8 litros, con inyección y 190 CV de potencia a 6.400 RPM. La tracción integral no es permanente, la caja de velocidades tiene 5 marchas y el peso del auto es de sólo 1.050 kg.

Con respecto a los europeos, habrá 5 equipos oficiales presentes. Audi, VW, Ford, Lancia y Opel. En el primer caso, Röhl y Mikkola utilizarán los 200 Quattro Turbo que debutarán en Montecarlo. Mikkola acusó problemas en la suspensión trasera del auto durante los tests, pero aparentemente ya todo está en orden. Lo mismo para V.W., que participo el año pasado con el Golf GTI, sufriendo ahora Ericksson un fuerte despiste con su muletto mientras

reconoce la ruta. Por el lado de Ford, tras el vuelco de Blomqvist y las varias roturas de turbo, están confiados en que la Coupé Sierra Cosworth superará la exigencia. En tanto, para Opel será este el debut absoluto del Kadett (GSi 2.0), en manos del experimentado Aaltonen.

Por último, Lancia también ha preparado a conciencia la primera experiencia del Delta HF 4WD en Africa. Insolitamente, todas las posibilidades están jugadas a un solo auto —en manos del local Vic Preston Jr.— que tiene bastantes diferencias con respecto al visto en Portugal. Tras 6.000 km de pruebas —una vez y media la carrera—, Preston está conforme con el trabajo realizado junto al argentino Gerardo Herivel,

tendieron hacer valer la razón de la Seguridad por la adopción de tal medida, pero la justicia francesa hizo prevalecer el derecho al respeto de los reglamentos que rigen la actividad, y por ello da lugar al reclamo de Peugeot.

Con la razón de su lado, el Consejo de Administración de la casa del León, deberá tomar ahora una decisión con respecto al futuro deportivo del departamento regentado por Todt. Según algunos trascendidos el proyecto S.P. habría sido dejado de lado por el escaso retorno publicitario de la inversión, asegurándose que tanto el ingreso a la F.1 como el regreso al Mundial de Rally serán los temas clave del futuro programa deportivo de la marca, que debería ser anunciado en los próximos días en París.

LOS "TRACCION SIMPLE" ASUSTARON EN GARRIGUES. Dominio de los autos de tracción simple en el Rally de Garrigues, válido como coeficiente 4 del Europeo. La carrera, disputada toda sobre asfalto, era considerada un interesante banco de pruebas con referencias a Córcega. El flamante BMW M3 presentado por el británico David Richards dominó al principio, puntuando la primera etapa con Bernardo Beguin y abandonando el liderazgo a poco del final por problemas de electrónica. La punta la heredó el Mercedes 190 de Jean Morgues -revelación de la carrera- preparado por Sno-beck, que claudicó sobre el epílogo por el diferencial, dejando el triunfo en manos del R.11 Turbo de Orelle. Tras lo visto en Portugal y en Garrigues, muchos apuestan de antemano al Renault en Córcega.

Para Lancia fue una carrera olvidable. Los dos autos del Jolly Club y el de Tre Gazele debieron abandonar por problemas de transmisión. Cerrato fue el primero tras 5 especiales, empleando 3 minutos más que el tiempo máximo para cambiar el diferencial. Loubet, que había volcado en la Primera Etapa, abandonó en la Segunda por rotura del diferencial. Por último, Snjers desortó por la de la caja en la Segunda Etapa. En ningún caso los Lancia produjeron parciales de atención, y siempre estuvieron lejos de los "tracción simple".

quien lo asistió durante los tests. El auto tiene 100 kg más que el Grupo A normal, debido a las robustas defensas, al tanque suplementario de combustible (140 litros en total), al crique hidráulico y a toda la dotación necesaria para encarar la competencia. El motor ha sido bajado de potencia (de 240 a 220 CV), tratando de lograr confiabilidad, con una velocidad máxima de 190 km/h. El chasis ha sido reforzado, al igual que las suspensiones, demostrándose estos elementos del Lancia, más "consumidores" de tiempo en los reemplazos que los sencillos esquemas japoneses. El auto italiano llevará en carrera inusuales tomas de aire delanteras y traseras para el habitáculo, como así también una curiosa protección de amianto en el techo para amortiguar los efectos de los rayos solares en el puesto de conducción. Preston realizó ensayos comparativos con el 037 usado el año pasado, y en un trazado de tierra de 4 km vecino a Nairobi, el Delta fue casi 20 segundos más rápido que el Grupo B. Lo mismo ocurrió en un tramo de 56 km de tierra en mal estado, ubicado en las proximidades de Mombasa. Tanto para Lancia como para los otros autos "4WD", los pronosticos de lluvia para la carrera significarán una gran ayuda en relación con los rivales de tracción simple.

Las primeras tripulaciones en partir serán: 1) Vatanen (Subaru RX Turbo); 2) Rohrl (Audi 200 Quattro); 3) Waldegaard (Toyota Supra 3.0 1); 4) Torph (Toyota Supra 3.0 1); 5) Weber (VW Golf GTI); 6) Blomqvist (Ford Sierra Cosworth); 7) Mikola (Audi 200, Quattro); 8) Eriksson (VW Golf GTI); 9) Aaltonen (Opel Kadett GSi 2.0); 10) Stohl (Audi Coupé Quattro); 11) Ulyate (Toyota Supra 3.0 1).

PROTEJA LOS GUARDABARROS CON EL LEGITIMO

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

GUARDAPLAST LEGITIMO

Circulación de aire
Guardabarras
Moldura
Chape protectora del motor
GUARDAPLAST es fabricado únicamente por GUARDAPLAST S.A.
CORTE TRANSVERSAL DE LA UBICACION DE GUARDAPLAST

CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS

COLOCACION REPARACION Y SERVICE - REPUESTOS

FALCON - TAUNUS - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT
BMW - MERCEDES - HONDA - TOYOTA - ETC.

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

SERVICIO AUTORIZADO MITSUBISHI

SERVICIO AL INTERIOR

IMPORTADORES - EXPORTADORES
DE MARCO HNOS. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4419/7486 • Capital

JOSE V. BIANCHI ESCUELA DE PILOTOS

CURSO AVANZADO DE CONDUCCION DEPORTIVA

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

5 AÑOS DE EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD FORMANDO NUEVOS PILOTOS

AVALADO CON LA EFECTIVA CALIDAD DE NUESTROS PILOTOS EGRESADOS

Autódromo de Buenos Aires
Miércoles y Viernes 11 a 14 hs.

Seguridad y garantía!... RESORTES DE SUSPENSION

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

VOLANTES DEPORTIVOS MATRA 5 y ORIGINALES

AUTOMOTORES TRACTORES Y NAUTICA

REPARACION Y RECAMBIO

CADENAS para BARRO y NIEVE

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.
WABNES 1400 • Tel. 58-8684 • CAP.

IMPORTADAS de FRANCIA

PEUGEOT toda la línea,
RENAULT 11/12/18 y MOTOS

BUJIAS ESPECIALES de Gran PERFORMANCE Que Eliminan el "RATEO"

EYQUEM CONCORDE

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3383/65 (1425) PALERMO
Tel.: 801-3952/3957/6634/8959

TARJETAS DE CREDITO

Su casa, oficina o negocio POLARIZADO con MATERIAL ESPEJADO

LA COSMETICA PARA EL AUTOMOTOR

lo más moderno y novedoso en decoración de vehículos

Amplia gama de diseños y colores en cintas decorativas

TRIMBRITE PRODUCTS
Lápices especiales para el pintado de neumáticos.

NUEVO FILM PARA POLARIZAR QUE NO SE RAYA

ENVIE AL INTERIOR

DUKE
WABNES 1180 CAPITAL (1414)
TEL. 855-1652 / 854-5156

VENTAS POR MAYOR Y A DISTRIBUIDORES

Ferrea RACING PARTS - U.S.A.

Competition Parts - Asesoramiento "Tato" Ferrea atenderá personalmente su consulta sobre Autos de Carrera.

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

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

¡EL SOL YA NO ES MAS SU ENEMIGO!

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

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

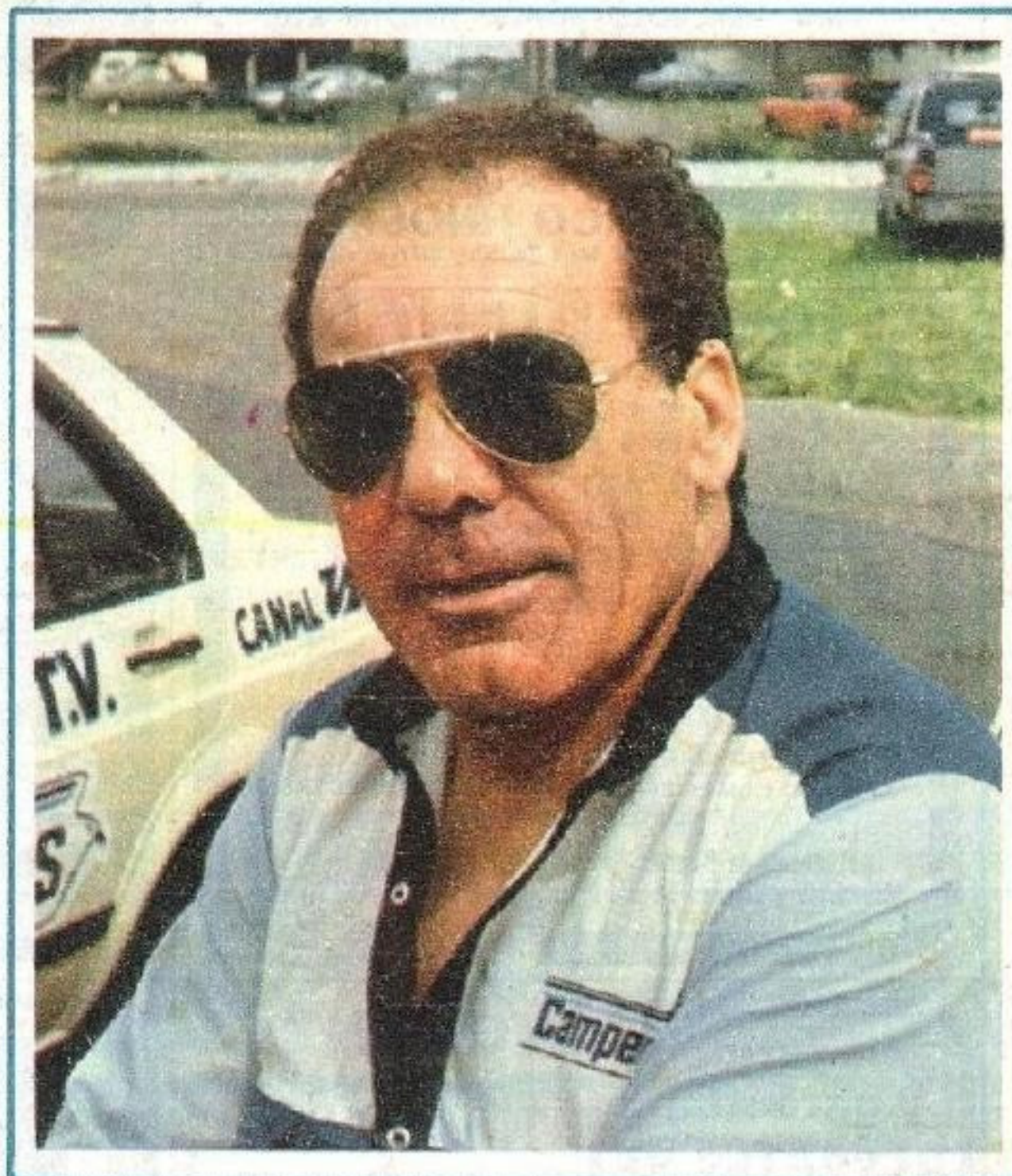
DECORACION de VEHICULOS

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

Campeones

Radio El Mundo

LUNES A SABADO
20 a 21 hs.
DOMINGO
9 a 14.30 hs.



Conducción y Dirección General
CARLOS ALBERTO LEGNANI
La imagen y el relato del automovilismo actual

Canal 2

JUEVES
23 a 24 hs.
DOMINGO
21 a 22 hs.

CAMPEONES DEL CAMINO S.A.

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

Campeones

INEXORABLEMENTE SIGUE CRECIENDO