

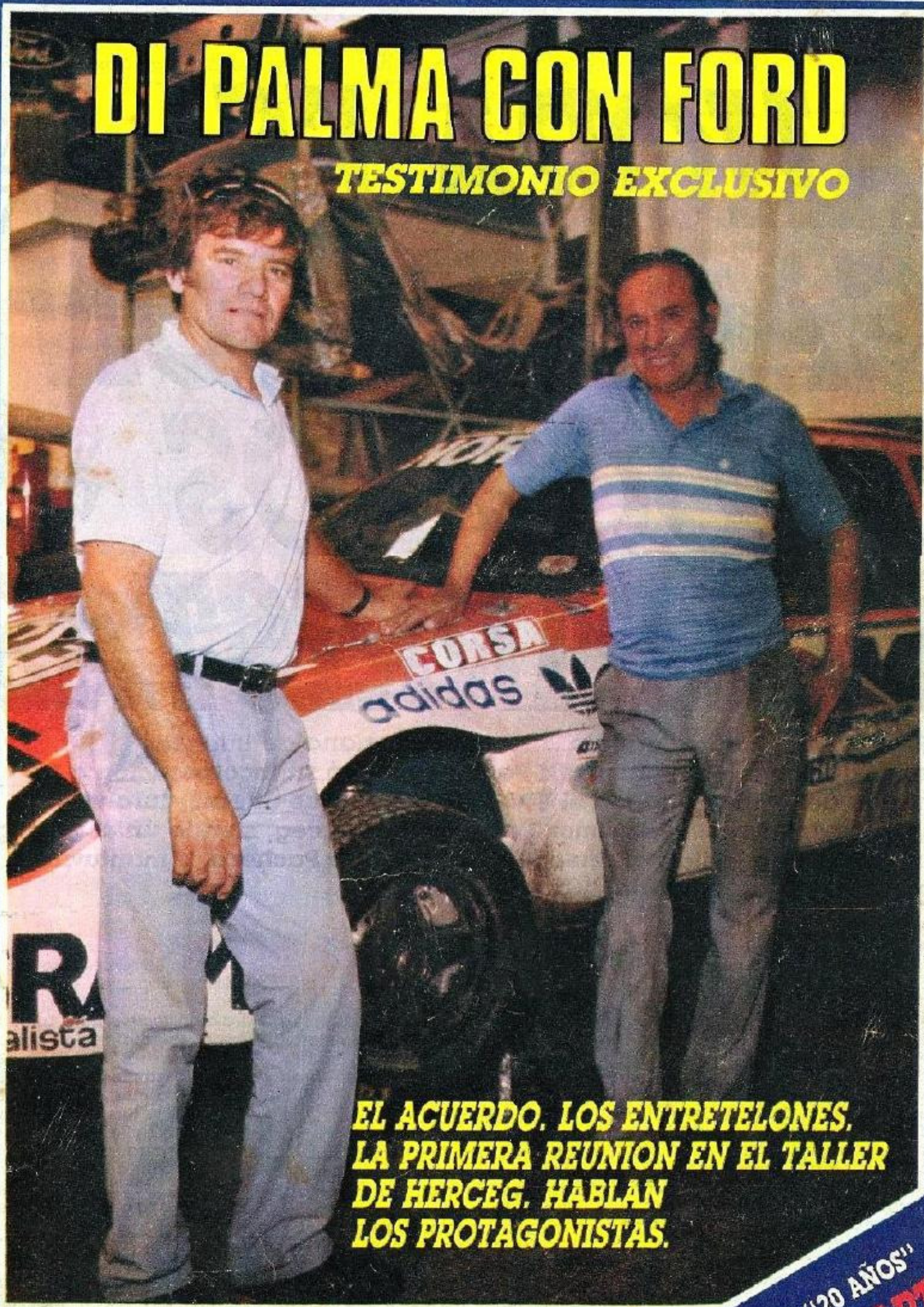
SUPERTEST
RENAULT FUEGO T.C. 2000 VS. STANDARD

CORSA



DI PALMA CON FORD

TESTIMONIO EXCLUSIVO



EL ACUERDO. LOS ENTRETRELONES,
LA PRIMERA REUNION EN EL TALLER
DE HERCEG. HABLAN
LOS PROTAGONISTAS.

ESCRIBE UN
CAMPEON MUNDIAL
KANKKUNEN
AVIVA LA
POLEMICA DE
MONTECARLO

ESTADISTICA TOTAL
37 AÑOS DE
FORMULA UNO

DESDE URUGUAY
EL RALLY
DEL LAGO

Nº 1076 del 18 al 24 de febrero de 1987 -
Argentina: \$ 2.40 - Uruguay: N\$ 210 -
Paraguay: Gs 1.350

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

SUPERCONCURSO "20 AÑOS"
¡GANATE UN KART!
PARA EMPEZAR
A CORRER

Las revistas de Mauro

El pase del año

DI PALMA AL EQUIPO DE LA COMISION DE
CONCESIONARIOS FORD PARA T.C.2000, JUNTO A
GAYRAUD Y CON HERCEG COMO PREPARADOR

CONFIRMADO

Por Oscar Izzo
Fotos: Guillermo Cantón y Archivo CORSA

AHORA ES GARDEL CON TODOS LOS GUITARRISTAS

TESTIMONIO UNICO
MARTES 10 287
HORA 17.06

**DI PALMA SE SUBE POR PRIMERA VEZ
A UN FORD SIERRA DE HERCEG**

Finalmente, todo se arregló... Tras una semana de intensas negociaciones, Rubén Luis Di Palma concretó su incorporación a la marca del óvalo, dejando el VW 1500 con el que alternó durante los últimos ocho años. Estuvimos con él y con Herceg, siendo únicos testigos de la primera visita del arrecifeño al taller de Pacheco, y mantuvimos con ambos una larga charla. ¿Quiere enterarse?...

Allá por mediados de enero, Mario Gayraud nos participaba de su preocupación en relación con su futuro deportivo. Todo dependía de la decisión de José Miguel Herceg, que a su vez esperaba la determinación de Ford. Pero hacia fines del primer mes del año —en las mismas vísperas de su casamiento— Gayraud recibió un excelente regalo: la Comisión Deportiva de Concesionarios Ford resolvió presentar un equipo oficial en T.C.2000, cuyo preparador sería José Miguel Herceg y uno de sus pilotos, Mario Gayraud. Sólo restaba conocer el nombre del otro piloto que integraría el equipo, y mientras Herceg se tomaba vacaciones, integrantes de la Comisión de Concesionarios fueron entablando charlas con algunos pilotos que integraban una lista en la que incluso estaba Carlos Reutemann, aunque en definitiva no se llegó a hablar con él.

Finalmente, el martes 3 de febrero, ya con Herceg reintegrado al trabajo, se produjo el primer encuentro de Di Palma (!) con Herceg y algunos miembros de la Comisión de Concesionarios Ford.

del que dimos cuenta ampliamente y con todos los detalles en nuestro número inmediato anterior. Allí recontamos todo lo acontecido en las negociaciones entre las partes durante esa semana, que culminaron el lunes 9/2 con el acuerdo formal y definitivo, cerrándose así una larga serie de gestiones.

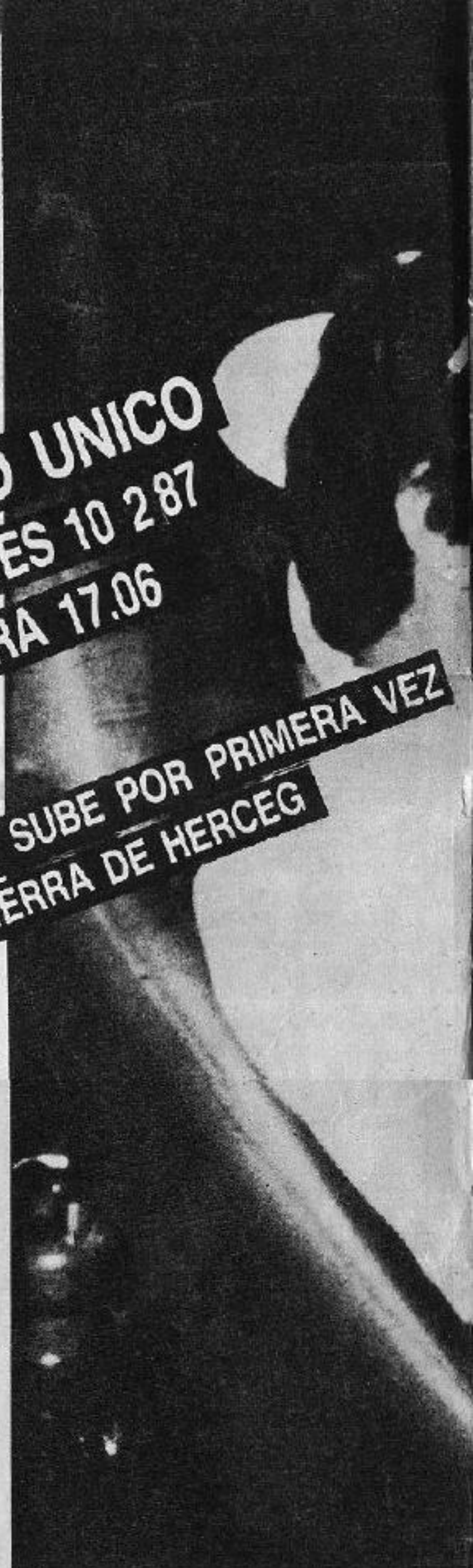
Dada su importancia, el tema debía ser seguido, por lo que tomamos contacto con Di Palma y Herceg, concertando la entrevista para el martes 10/2 a las cinco de la tarde en el exitoso taller de Pacheco.

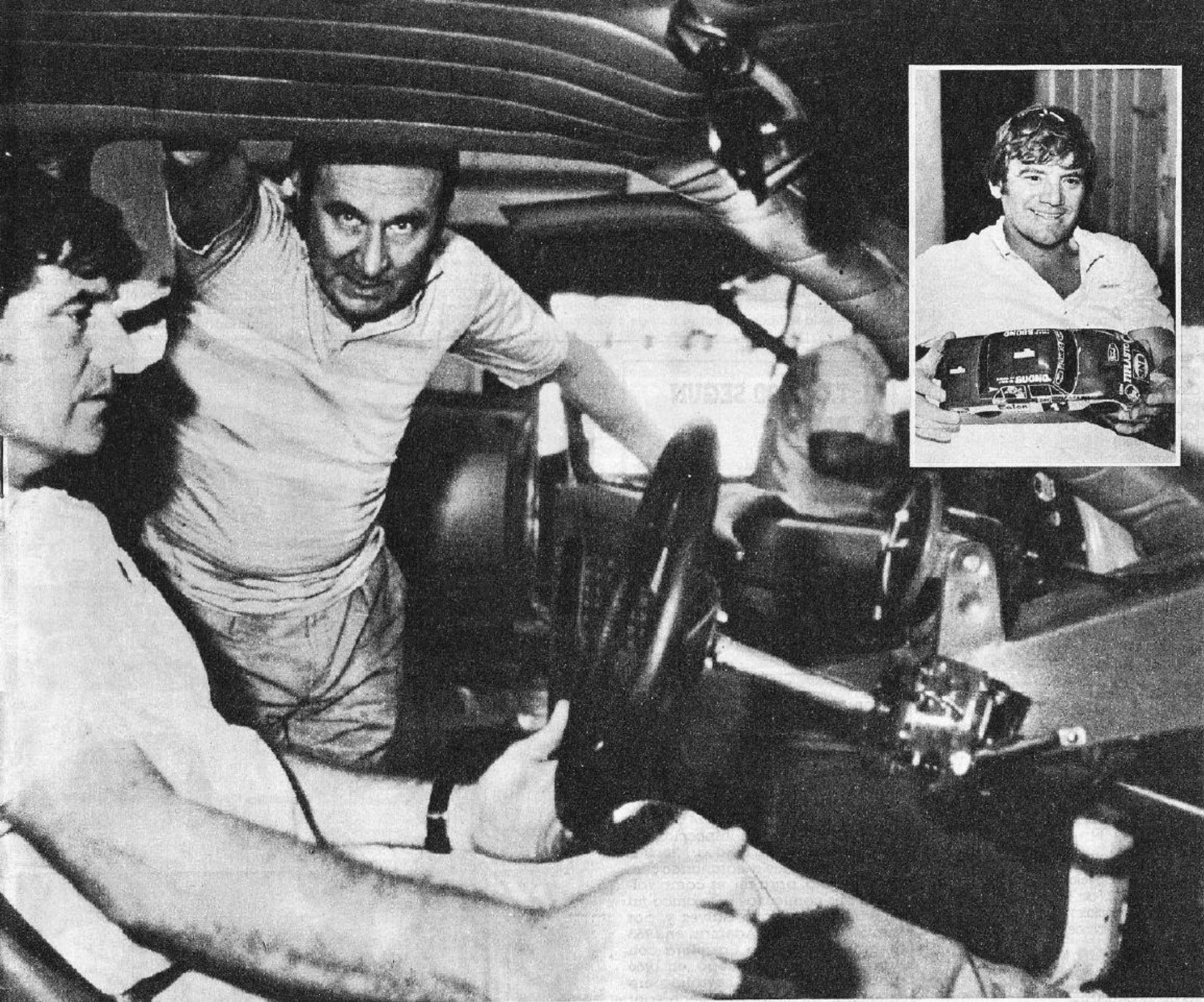
Tres minutos antes de la hora convenida, la silueta de Rubén Luis Di Palma (27/10/44) se recortó en el portón de entrada. Hombre de palabra, el arrecifeño... Y tras lanzar una mirada en derredor, comentó: "Es la primera vez que entro al taller, las otras veces que vine estuve en la casa..."

Ambos estaban juntos por vez primera en el conocido reducto de Pacheco, y CORSA se encontraba allí, testimoniando el encuentro. En una de las dependencias del amplio taller, junto a la coupe Sierra utilizada

por Gayraud el año anterior, se encontraba un casco sobre el que ya se estaba trabajando. Otro reposaba a corta distancia, y Herceg aclaró: "Los trajeron recién, hará unas dos horas, e inmediatamente nos pusimos a trabajar sobre uno de ellos. Primero dejaremos listo este, que será el de Di Palma, ya que Gayraud comenzará la temporada con el que usó en 1986 y lo utilizará hasta que esté terminado el nuevo suyo. Estamos luchando contra el tiempo y no tengo idea de si estaremos con todo para la carrera del 15 de mar-

¿Se concretará la ilusión que Di Palma tiene con el "Uno"?... La charla con CORSA, único medio periodístico que fue testigo del contacto inicial entre el piloto de Arrecifes y el preparador de Pacheco, a quienes vemos (derecha) conversando junto al casco recién recibido. ¿Hubo un mutuo acercamiento para el arreglo final?... ¿Se avino Di Palma al requerimiento económico de Herceg?... ¿O fue la Comisión de Concesionarios que cubrió esa diferencia?





Año XXI N° 1076
Del 18 al 24 de febrero 1987
Avda. Belgrano 624 - 1092 Capital Federal
Télex: 9229/17216 - ABRI-AR.
Tel. 30-7891/98

DIRECTOR:
Jorge A. Augé Bacqué

SUBDIRECTOR:
Oscar Daniel Filippoli

SECRETARIO DE REDACCION:
Eduardo Enrique Neira
PROSECRETARIO DE REDACCION:
Oscar Alberto Izzo

DIAGRAMACION:
Eduardo César González
(Jefe de Area)
Carlos A. Romano
(Jefe de Diagramación)
Enrique Giovannetti, Oscar Stepanich
(Diagramadores)

COORDINADOR:
Rubén Lettieri

SECRETARIA:
María Delia Cedrés de Mango

COLABORADORES:
Carlos R. Neira, Rinaldo Hansen,
Miguel Colazo, Sergio M. Goldvarg,
Miguel A. Sebastián,
Marcelo D. García Lobelos,
Anselmo P. Urriape

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

SERVICIOS EDITORIALES:
Subdirector: Hugo García

FOTOGRAFIA:
Jefe: Armando Piro
Coordinadores:
Enrico Carrá, Daniel León
Producciones Especiales:
A. Colasione, C. Sala, M. Paganetti, A. Rivas
Fotógrafos Especiales:
E. Bianco, J.M. Fernández, J.M. Urriago, L.
Gemelli.

Fotógrafo:
Cristian Frölich

SERVICIOS EXTERIORES:
Corresponsal:
Mario Diamant (Nueva York)

LABORATORIO:
Jefe: Omar García
ARCHIVO:
Jefe: Francisco Forciniti



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

AREA PUBLICIDAD:
Gerente: Fernando Costanzo
Publicidad exclusiva: Background S.R.L.,
Florida 670, 2° piso, of. 59, Tel.: 392-4026/6638
Jefe de Tráfico: Rodolfo Eusebio
Jefe de Departamento Promoción: Héctor S.
Bustos

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

SOLO T.C.2000 CON LA SIERRA

"Me voy a dedicar exclusivamente a la coupe Ford Sierra XR4 y al equipo de Herceg. Si este llega a hacer algo en la Fórmula Dos Sudamericana, me interesaría hacer algo; de otro modo, no... En cuanto al Dodge T.C. de la Autopena Tapiales, por una cuestión de ética no lo voy a correr, de manera que también eso está -al igual que la F-2 Sudamericana- congelado por el momento solo haré T.C. con un Falcon del "Polaco". En cuanto al VW de T.C.2000 que estoy haciendo, lo único seguro es que voy a continuar con el trabajo hasta dejarlo como a mí me gusta. Luego, verá si lo vendo o lo alquilo... por ahora no piense en eso. Ahora, como les decía, mi atención está centrada en el equipo de Herceg y a mi participación con el Ford en T.C.2000, para lo cual me estoy entrenando físicamente. Hago tenis, paleta, corro y practico motocross (en mi casa tengo una pista chica y allí ando con mis hijos... ellos hacen el tiempo y después voy yo y se los bajo). Con eso tengo cinco kilos menos y cuando empiece la temporada estaré más delgado aún."

EL T.C.2000 SEGUN DI PALMA

"Deportivamente pienso que la categoría está en un muy buen nivel y con posibilidades de que éste sea aún más elevado en la temporada que está a punto de comenzar. Pero lamentablemente no puedo decir lo mismo de la parte institucional, donde las cosas son variadas. Además hay otra cosa: Axel, el Presidente de la APTC 2000, me agredió a mí en el avión en víspera de una competencia en Concordia y la C.D.A. no hizo absolutamente nada cuando lo lógico era la imposición de un apercibimiento como mínimo."

zo en Buenos Aires, ya que recién empezamos y queda sólo poco más de un mes para el comienzo de la temporada. Veremos si llegamos..."

Luego vino el saludo de Luis con Jorge Oyhanari y Mario Di Pietro, tras lo cual se "probó" la XR4 de Gayraud para las fotos e inspeccionó el casco nuevo junto a Herceg. Mientras tanto, Di Palma fue desgranando conceptos: "Esto, para mí, es como volver a mis comienzos... De chico fui hinchita de Juancito Gálvez y, por supuesto, de Ford. Además, en 1963 debuté en Turismo Carretera con una cupecita Ford, luego, en 1966 participé con una Chevrolet pero que tenía un motor Ford hecho por Bamse; y por último, diez años más tarde corrí con un Falcon del equipo de Del Campo, junto con Jorge Recalde. Y ahora, de vuelta al óvalo, después de poco más de diez años en los que me repartí entre Renault, Dodge y VW"

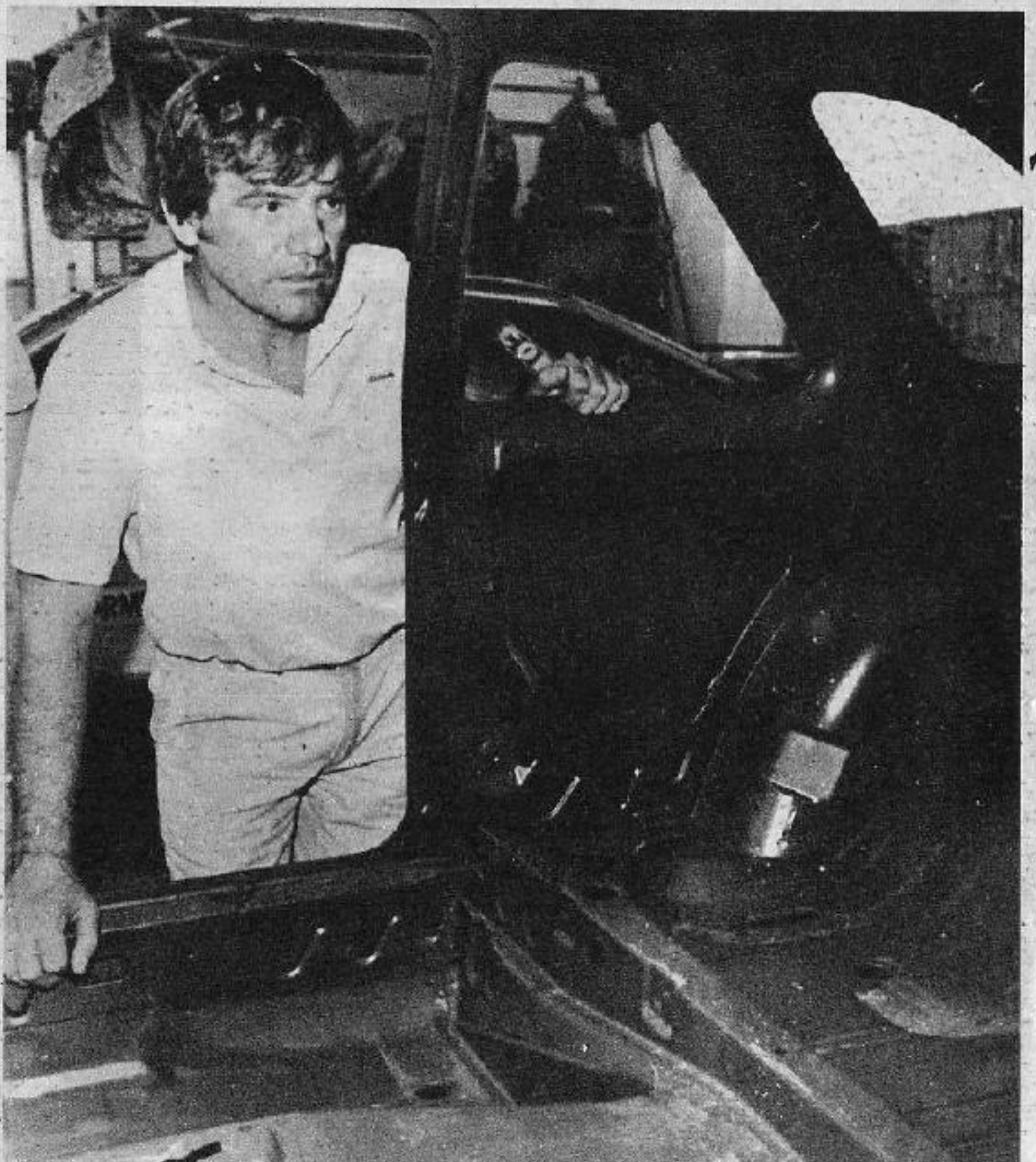
La "mitad masano" del automovilismo nacional tiene ahora entre sus filas a alguien que encaja perfectamente, y que proclama orgulloso: "¿Y de qué cuadro voy a ser?... ¡De Boca, viejo, de Boca!", sentimiento que también comparte Herceg...

"Conmigo te vas a cansar de ganar carreras, 'Polaco'..." y el retruque parte inmediatamente del preparador: "Mirá que anduviste bastante tiempo intentando correr un auto mío, ¿eh?... Y ahora te vas a dar el gusto, pero ojo, que aquí to-

Mientras hojea el "Municipio de Vicente López", publicación dirigida por la señora de Herceg, distraidamente Di Palma acaricia la agenda con la cocinera de Ford... Una vista al interior del nuevo casco y observando un motor en compañía del "Vasco" Oyhanari. En la charla, Herceg y Di Palma hablaron mucho y éste incluso recordó un incidente con Josefina cierta vez que en la pista "toco" al Ford del "Chango" Ferdinandino.

LA ALEGRIA SE MEZCLO

Ocho años ininterrumpidos corriendo para una misma marca, es tiempo suficiente como para cimentar una unión, y eso fue lo que sucedió entre Rubén Di Palma y la Comisión de Carrera de Concesionarios Volkswagen. Ante el alejamiento del piloto, interesa ampliar la opinión de Luis Strianese, titular de dicha Comisión, esbozada ya en nuestro número anterior: "Debo reconocer que fue todo muy sorprendente y rápido, desarrollado mientras estábamos elaborando nuestras pautas para este año. Para Luis, la oportunidad es excelente puesto que va



CON LA PENA

a un gran equipo y a una marca con posibilidades, pero su alejamiento de Volkswagen nos deja un sabor agri dulce. Sentimos pena por su ida ya que juntos compartimos muchos éxitos, pero también alegría ante la alternativa de que en su nuevo equipo coseche los triunfos que últimamente no pudo conquistar con nuestra marca. Verlo ganar con Ford (ahora unido a VW en "Autolatina") sería como que gane con nosotros... Luego de ocho años en común no podíamos desearle otra cosa que no sea el éxito".



LOS FORD DE DI PALMA

Aquí les ofrecemos tres documentos de las participaciones de Rubén Luis Di Palma con vehículos de la marca Ford. El primero es del día del debut en T.C., junto a su cupecita Ford identificada con el número 107. Fue en el Gran Premio de 1963, cuando Di Palma contaba con 19 años. Luego, en 1966 intervinó con esta coupé que albergaba un motor Ford preparado por "Bamse" y que vemos entre la tierra mientras vuelan los bidones tras un reaprovisionamiento. El restante es más reciente, ya que data de 1977, cuando Di Palma integró -junto a Rocalde- el equipo de Roberto del Campo. Con este Falcon su mejor ubicación fue un tercer puesto en Mendoza.



dos vamos a trabajar 'tupido', sin descanso", agrega sonriente Herceg.

Por primera vez Di Palma se pone serio y de ese modo habla: "Si... es verdad, hace varios años que le propuse a Herceg correr en equipo; incluso, en las carreras, el único box ajeno que visitaba era el de él. Si hasta iba a su casa rodante y él a la mía, y aunque en alguna oportunidad tuve problemas con Josefina (la mujer de Herceg) o con el 'Polaco' mismo, somos muy amigos. Y ahora se dio lo de estar juntos... Desde principios de año la gente de Ford me llamó un par de veces, hasta que convinimos una reunión en la que estuvo Herceg. Por entonces yo andaba ocupado con mi VW de T.C.2000, al que quería poner en estado de competitividad; y si acepté lo de Ford, fue porque el preparador de los autos es Herceg, de lo contrario no hubiera agarrado viaje. Por otro lado, vengo aquí a trabajar en equipo, a adecuarme a las circunstancias y a complementarme con Mario (Gayraud) en todo".

Y mientras el flamante piloto Ford juguetea con maquetas de los Falcon T.C. "By Herceg" con que Gradassi y Traverso ganaron campeonatos, el preparador acota: "Aquí no va a tener vigencia lo de piloto 'uno' o piloto 'dos'. Nadie tendrá trato prefe-

rencial, y se trabajará exclusivamente para ganar la mayor cantidad de carreras posible; a medida que avance la temporada iremos definiendo las pautas de acuerdo con las circunstancias. Pero nuestro objetivo fundamental será ganar carreras, sin que nos importe mayormente quién de los dos pilotos lo haga".

El arrocifeño se reintegra al diálogo, acotando: "Si en algún momento del desarrollo del Campeonato los acontecimientos determinan que deba servir de apoyo, lo haré, ya que lo fundamental es el éxito de la marca y del equipo. ¿Mis expectativas?... Con sinceridad, estoy suficientemente motivado ya que puedo volver a estar en los primeros planos, cosa que con el VW no pude lograr en los últimos tiempos, a pesar de haber trabajado arduamente. Pero ahora la cosa cambia, las condiciones son casi totalmente opuestas".

Habían pasado casi dos horas... Sobre el casco pelado continuaba aceleradamente el trabajo, y Herceg le comenta a Luis: "En pocos días más se lo llevarán para colocarle la 'jaula antivuelco', mientras tanto vamos a seguir armando todos los elementos para poder probar lo antes posible. ¿De qué color van a ser los autos?... Todavía eso no esta-

determinado, ya que depende de la publicidad que consigan tanto Gayraud como Di Palma. Se está trabajando para que sean los mismos anunciantes, de ese modo los dos coches irían decorados de igual forma. Pero no está dicha la última palabra, aunque creo que para fin de este mes el asunto estará resuelto".

Ya en la calle y antes de la despedida, le esbozamos a Di Palma la posibilidad de que José Luis, su hijo, le gane alguna vez en T.C.2000. "¿Cómo?... Si llega a intentar eso, no va a tener suerte. Tendrá que ir 'atriquil'... Pero no... este año no va a hacer T.C.2000 ya que se dedicará a la F-2 Sudamericana. Ah... ¿sabés que voy a ser suegro?... José Luis se casa en Arrocifes el sábado que viene (por el 14 de febrero), así que por esta semana ya no vuelvo a Buenos Aires".

Y se fue rumbo a Arrocifes, no más, dejando en el aire del taller de Pacheco una amplia esperanza, avalada por una trayectoria de 23 años, innumerables victorias y ocho campeonatos sobre sus espaldas.

Ford es "la mitad más uno", igual que Boca... Rubén Luis Di Palma, el popular "Loco", ahora es como Gatti llegando al arco "Xeneize"... Antes y siempre admirable "solista", ahora Luis es "Gardel" con todos los guilarristas".

Revista CORSA N° 1076. Director: Jorge Augé Bacqué. Copyright 1984 por Editorial Abril S.A. Avda. Belgrano 524; Piso 6°, Capital Federal. Tel. 30-7891/99. Todos los derechos reservados. Se prohíbe su reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Los autores son responsables de las ideas expuestas en sus artículos sin que CORSA esté de acuerdo necesariamente con sus opiniones o puntos de vista. Cuando en artículos firmados o anónimos se citan establecimientos comerciales o marcas, es sólo con el objeto de señalar a los lectores productos cuya calidad y características han llamado la atención de nuestros especialistas. Acogida a la protección de las Convenciones Internacional y Panamericana sobre Derechos de Autor. Nombre de la revista registrado como marca. Dirección Nacional de Derecho de Autor N° 308.417. Material Periodístico: Aída Press, Associated Press, Dan, Dachary, Dyn, Efe, Ica Press, Noticias Argentinas.

Rizzoli. Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa (SIP), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), del Centro de Información de Publicidad (CIP) y de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER). Distribuidor en Capital Federal: Vaccaro Hnos. S.R.L., Entre Ríos 919, Piso 1°, Capital Federal. Tel. 26-3908. Distribuidor en el interior y coordinación exterior: Ryela 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. Febrero de 1987. IMPRESA EN ARGENTINA

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

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60	Franqueto Pagado Permiso N° 4.981
	Código Postal 1052
	Concesión N° 7.970

Rally Codasur 3er RALLY DEL LAGO (Uruguay)
LUEGO DE UNA INTENSA DISPUTA CON DE VITTA,
"CONVERSION" DE LEMOS

SOBRE LA META, EL GOL DEL TRIUNFO

Por Jorge A. Augé Bacqué
Fotos: Laura Neira y J.A.A.B.



La tradicional apertura del Campeonato Codasur de Rally se acaba de producir con la participación de hombres y autos de Uruguay, Brasil, Paraguay y Argentina. El III Rally Internacional del Lago acaba de finalizar y los momentos posteriores a la euforia poco común que vivió Montevideo hacen que la reflexión y el análisis tengan su cabida en estas líneas apretadas y concisas tipeadas en la urgencia del cierre.

Si bien el planteo de este Campeonato Codasur tiene la particularidad de contemplar la participación de todos los pilotos de esta parte de América, no parece menos cierta que sean solamente los uruguayos y los brasileños quienes le hayan otorgado la importancia que este torneo realmente tiene. Digo esto porque la participación de equipos oficiales o de participantes con buenos aportes técnicos y logísticos ha partido de estos dos países y ha reducido la participación de terceros países a la inscripción entusiasta y multitudinaria de hombres y máquinas sin el apoyo de aquellos y con más entusiasmo y sentido deportivo que medios y recursos.

Esta referencia es, para no andar con vueltas, a la participación argentina que cruzó el charco para cumplir con esta cita veraniega del rally. De los 20 y pico de participantes argentinos, solo unos pocos pudieron llegar a Montevideo luego de luchar a brazo partido con sus condiciones de amateur contra verdaderos equipos de fábrica como el Volkswagen.

Pero esto no es culpa de nadie y es una situación que se viene dando desde la primera edición de esta carrera. Tal vez los argentinos aún no hemos asumido la importancia que puede tener esta confrontación y ni siquiera hemos querido "espigar" esta posibilidad. Pero es de suponer que el año próximo las cosas podrán cambiar de alguna manera al integrarse los participantes uruguayos y argentinos en un torneo de rally que tendrá como escenario ambas márgenes del Río de la Plata basándose en las rutas del

Campeonato Uruguayo de Rally y en aquellas que cubren anualmente el Campeonato de la provincia de Buenos Aires. Ello podrá revertir esta situación y permitirá una confrontación más abierta y constante y sin duda que con esa posibilidad, hombres como Lousto, Lonati, Marino y Lophatillo podrán ir midiendo sus fuerzas en forma paulatina y no encontrarse de pronto con la brutal diferencia entre un Gol y un 504 en caminos que, netamente, favorecieron al Volkswagen.

El Rally del Lago nos mostró un auto de gran calidad mecánica como es el Gol 1.8, un par de señores que se las traen desde hace rato (Lemos-Cezar) y un equipo (el de Bob Sharp) que no deja librado nada al azar. En la verdad de enfrente, el team de Domingo De Vitta hizo todas las cosas bien hasta que los fierros dijeron basta y el Escort debió resignarse a no llegar a Montevideo. El resto de la clasificación acompaña en forma brillante una carrera muy bien diagramada en su planteo (...con la llegada a Montevideo como "altri tempi" lo hiciera el 19 Capitales), bien planificada en cuanto a su estructura de seguridad pero con algunas fallas en el proceso informativo que deberán solucionarse en las próximas ediciones.

PRIMERA ETAPA: NUEVE PRIMES REPLETOS DE SORPRESAS

En la primera etapa las sorpresas estuvieron a la orden del día (...y de la noche si se tiene en cuenta el primer prime) ya que las alternativas que se fueron presentando fueron por demás singulares. Todo comenzó el miércoles por la noche cuando en Punta Colorada se fueron agrupando los autos que habían corrido el prime inicial de la carrera. Aunque los candidatos eran De Vitta (Ford Escort XR3), Lemos o Antunes (Volkswagen Gol 1.8) y Etchegoyhen y Trelles (Volkswagen Gol 1.6) ninguno de ellos apareció en los relojes como el más rápido. Ese puesto lo ocupó la pareja (...también brasi-

leña) integrada por Fúlcher y Costa ("Costinha") quienes hicieron todo lo correcto en los arenosos senderos de este prime y sacaron el derecho de largar en la punta durante la continuación diurna de la etapa. Lemos-César y Antunes Klein se ubicaron luego aprovechando las filas del equipo oficial de fábrica. El candidato De Vitta fue cuarto y Etchegoyhen quinto seguido por Gustavo Trelles, Pisano y Pujol (todos con VW Gol 1.6) y el mejor argentino clasificado, Eduardo Lonati con su Renault 18. En la punta y en el resto de la fila india hubo muchos que prefirieron esperar. "Es absurdo jugarse el todo o nada sobre un prime nocturno, donde un par de segundos de diferencia no incide en el resto de la carrera -que generalmente se pierde o se gana por minutos- y correr el riesgo de romper el auto y no poder seguir." Esta más o menos fue la reflexión de la mayor parte de los participantes que habían tomado real conciencia de que la carrera comenzaba el jueves por la mañana en el prime de La Barra de Maldonado. Justamente, en ese primer prime de día, la cosa comenzó a acomodarse de acuerdo a la lógica. De Vitta acomodó el primer tiempo seguido de Trelles y Lemos. Y fue Trelles, a punto de iniciar otro año europeo de rally, quien ganó el PC3 con Lemos a su cola y De Vitta empatando con Gustavo Pisano. Pero poco le duro a Trelles la alegría de marchar adelante pues en el PC4 la presión de aceite se le vino abajo y se acabaron sus

En la foto mayor, el binomio brasileño Paulo Lemos-Arthur Cezar con el VW Gol 1.8 ganador de la general. Al final peleó mano a mano con De Vitta y se aseguró recién el triunfo con el abandono del uruguayo Arriba, a la izquierda, Juan Carlos "El Zorro" Lousto y Victor Farias, los mejores argentinos con este 504. A la derecha, un grupo de argentinos: Farias, Carlitos Menem, Lousto, Carlos Menem y Donato Cecchini. El gobernador fue 14° en buena tierra.



posibilidades de luchar. "El auto no llegó a romperse... lo paró antes de que explotara -nos decía en el puesto de auxilio. Federico West, su jefe de equipo-. Yo creo que el problema fue una falla en los cojinetes porque esto ya me había pasado en el banco con el motor de Lucho. O también puede haber sido que no tenía rompedoras el cárter..."

Sin Trelles adelante, Lemos y De Villa empataron en tiempo el PC4. Lemos logró ganar el 5 y el 6 con Etchegoyhen en la tercera posición dispuesto a reemplazar con su habitual solvencia lo hecho por Trelles. Pero en el 7 apareció nuevamente Fitcher quien logró desplazar a De Villa y a Lemos. En el 8, es Lemos el ganador y De Villa su escolta con Fitcher a sus espaldas. El final fue a toda orquesta para el equipo oficial Volkswagen ya que Lemos "hizo el número uno" en el último PC y Antunes lo escoltó distanciándolo a Etchegoyhen, que venía corriendo con un Gol 1.6 contra los oficiales de 1.800. Aquí se produce otra sorpresa, ya que Fernando Pujol, un debutante absoluto, gana el último prime en la clase Turismo con un VW Gol 1.6 destruyendo el monopolio que arrastraba desde Montevideo el excelente Fernando Camarotta. Entre los argentinos, lo mejor estuvo a cargo de Loustó quien puso el 504 al final en el 12º lugar seguido por Lonatti (13º), Lephaile (14º) y Batista (19º). La etapa fue una victoria de Lemos-Cezar con una ventaja de algo así como medio minuto sobre De Villa. En orden subsecuente se ubicaron: Pisano-Mercader, Antunes-Klein, Etchegoyhen-Borrillo, Baridon-Di Bello y Fitcher-Costa (todos con VW Gol).

SEGUNDA ETAPA: DEFINICION ENTRE DOS

De Villa y Lemos planteaban prácticamente la única opción de la punta. Nada hacía suponer otra cosa debido a que ambos estaban en la punta con todos los deseos de imponer su verdad en cada prime. Para el ascendente Fitcher (24 años y sólo 6 carreras sobre sus espaldas) quedaba una caja cambiada en un auxilio, una cubierta pinchada y varios minutos de diferencia con la punta. Sin embargo, todavía tendría fuerzas para ir adelante a descontar.

Domingo De Villa tuvo la idea de abrir la etapa ganando y lo hizo sin problemas en los tres primeros primes en los que, además, Lemos lo escoltó siempre con la mínima diferencia. En los puestos subsiguientes se alternaban en forma apasionante para el observador Etchegoyhen y Fitcher.

En el prime 15, Fitcher-Costa ponen el "número" con 3 segundos de diferencia sobre Lemos y cinco sobre De Villa. Hasta aquí la categoría Turismo había tenido dos ganadores que, también, se sacaban chispas en cada tramo: Ciapessoni y Camarotta, ambos con VW Gol. A esta altura de la carrera había abandonado Fernando Pujol, el excelente debutante, luego de una pinta de buenas proporciones por lo que, también en esta categoría muy nacional, la definición quedaba en manos de dos hombres. Pero volvamos a los primes, y a la carrera: Lemos logra ganar los dos primes finales de la etapa y obtiene, también, la etapa pero con mucha menor diferencia que la primera sobre Domingo

De Villa. Este logró recuperar casi 25 segundos de los treinta y pico que le había sacado Lemos en la primera etapa, con lo que el uruguayo del Ford se colocó a sólo 7 segundos de la punta. Los demás estaban ya muy atrás sin posibilidades de pelear adelante, salvo que los líderes quedaran al costado de la ruta. Pisano estaba a más de 10 minutos de Lemos y tenía en su poder el tercer puesto. Pero de lo que sí estaba seguro Pisano era de que se tenía que cuidar de Etchegoyhen quien estaba a sus espaldas a sólo 30 segundos.

El mejor argentino en esta etapa era Loustó quien llevaba bien y tranquilo a su Peugeot 504 en el noveno puesto. En el décimo lugar de la general, la pareja Marino-Fariás hacía andar rápido y bien al Fiat Super Europa 1.5. Eduardo Lonatti había quedado al costado del camino con el auto roto.

TERCERA ETAPA: UN FINAL A LO HITCHCOCK

La etapa final ya pintaba como para alquilar balcones. Todo se jugaría en la punta entre dos hombres que estaban dispuestos a ganar, Lemos y Cezar (luego de haber cambiado la caja) seguros de la victoria pero a la vez cuidadosos en la defensa de la escasa diferencia irían a mantener esos segundos. De Villa y Pronozuk no tenían más remedio que poner todos sus recursos en juego para lograr superar la diferencia con el brasileño. Y ya en el primer prime de la última etapa, cuando la definición era una realidad, De Villa puso el Ford Escort adelante en la etapa y en la general superando los siete segundos de diferencia con respecto a Lemos. El segundo prime de la mañana también fue para De Villa y era nota la diferencia que ya tenía sobre Lemos quien, aparentemente, no pensaba salir a perseguirlo y se conformaba con estar detrás del uruguayo al final de la carrera. Aunque Lemos ganara el tercer prime del día no podía descontar ya la diferencia. Pero un acontecimiento inesperado cambiaría el planteo de la carrera. Domingo De Villa se quedaba en el prime 21 de la carrera, el llamado de "la Panorámica" con la caja de velocidades de su Ford Escort rota. El esfuerzo había sido demasiado y el tributo a ello era el abandono cuando ya Montevideo estaba a pocos kilómetros. A partir de allí, Lemos anduvo tranquilo e incluso su ritmo de marcha permitió que Fitcher ganara dos primes. El último, sin embargo, fue para Artur Lemos quien quiso coronar así su paso por los caminos charrúas. Pisano-Mercader, Fitcher-Costa, Etchegoyhen-Borrillo y Baridon-Di Bello fueron los escoltas todos montados sobre Volkswagen Gol. Mantero-Molina en muy buena actuación lograron llevar a su Fiat Super Europa 1.5 a un honorable sexto lugar, seguidos de Camarotta-Sartori (ganadores clase Turismo) y Loustó-Fariás que pasaba a ser el argentino mejor clasificado en una lucida actuación.

PUNTITA

Nombre para destacar - El de Fernando Pujol, que debutó y se entregó con los pugileros durante buena parte de la carrera. Su VW Gol 1.6 de la categoría Turismo anduvo perfecto y él demostró un muy buen andar.

Gesto - El de Fernando Camarotta que mientras peleaba la punta al segundo con Pujol y Ciapessoni se detuvo en un prime para tratar de auxiliar a Branda quien se había "pegado" muy fuerte destruyendo su Ford Escort.

Trabajo - El que tuvo el piloto del auto N° 49, Gamboa, quien es "gruero" del Automovil Club del Uruguay y con gran esfuerzo de su parte y de su copiloto Servian pudieron estar en la carrera. Lastima que volcaron (de la misma manera y en el mismo lugar que Antunes) y se terminó todo.

Piñas - Importantes fueron las de Branda y Antunes. La de Branda fue muy fiera y en uno de los primes más difíciles de la carrera. La del brasileño Antunes sin embargo tuvo ribetes parecidas a la de Vatanen en el Rally de Argentina cuando su auto voló en un laden. El Gol de Antunes se llevó "puesto" un alambrado y quedó completamente envuelto en él.

Mala suerte - La del "Cholo" Cordovana quien pensó con su embrague toda la carrera hasta que debió abandonar en la PC 13 de la segunda etapa. Lastima, porque el auto es muy rápido y el "Negro" Neira lo navegó a la perfección. Pero no pudieron mostrar lo que andaban ya que desde el prime clasificatorio la cosa no funcionó.

Lastima - La información no fue lo que se esperaba. Los tiempos de los primes no ingresaron como correspondía al centro de cómputos y no pudo haber datos precisos hasta que el domingo en la entrega de premios se repartió el libro de cómputos con dos etapas hechas "a mano" por el tradicional equipo del CUR.

Impecable - "Quiero llegar, nada más. En 1985 nos dimos vuelta y esta vez quiero llevarlo entero". La "banda" de los Muzzin estaba muy contenta por lo hecho con el R-12 al que ubicaron 20'.

Frase sincera - "El mejor momento de toda la carrera lo viví cuando me dijeron que Domingo De Villa había abandonado. Cuando me enteré de que había roto la caja me entusiasmé porque no lo hubiese podido alcanzar. No cabe duda de que la diferencia que me había sacado era mucha y yo no podía arriesgar sin riesgo de romper el auto" (Paulo Lemos).

Loustó - El hombre de Villa Canas anduvo tranquilo y finalmente su plan de carrera logró buenos resultados. Un excelente puesto en la general, logrado a través de un andar mesurado y consistente dieron a Loustó la posibilidad de entrar a Montevideo con el auto entero.

4) El "muchachito de la pelucita" fue Domingo De Villa. El gran piloto uruguayo peleó hasta "morir" y abandono siendo puntero. 5) Los autos de Baridon y Etchegoyhen en auxilio. Los Gol encontraron un terreno propicio para sus características. 6) Eduardo Benech navegado por García, uno de los tantos que debutaron con Gol 1.6. Fueron segundos en Grupo N. 7) Tras una larga ausencia, Gustavo Pisano volvió al rally con gran suceso. 8) Buen debut de Hugo Lephaile con la Toyota de Ceacchini. 12' en la general.





CLASIFICACION

Club Uruguayo de Rally - 3er Rally del Lago - Montevideo-Punta del Este - 3 etapas -
Recorrido total: 1.330,47 km - 11 al 14/2/87.

Pos.	Nº	Piloto/Navegante	Marca	Clase	Tiempo	Nacion.
1º	1	Lemos-Cezar	VW Gol 1.8	E	5h11m45s	BR
2º	13	Pisano-Mercader	VW Gol 1.8	D	5h24m11s	U
3º	21	Fitcher-Costa	VW Gol 1.8	E	5h25m12s	BR
4º	4	Etchegoyen-Borrillo	VW Gol 1.6	D	5h25m41s	U
5º	10	Baridon-Di Bello	VW Gol 1.6	D	5h41m29s	U
6º	12	Mantero-Molina	Fiat SE 1.5	D	5h41m59s	U
7º	6	Cammarota-Sartori	VW Gol 1.6	N	5h50m38s	U
8º	30	Loustó-Farías	Peugeot 504 GR TN	E	5h54m55s	RA
9º	18	Benech-García	VW Gol 1.6	N	5h57m14s	U
10º	56	Rossi-Cabreza	VW Gol 1.6	N	5h01m09s	U
11º	3	Quirino-Quirino	Renault 12 TS	D	5h02m31s	U
12º	32	Lephaile-Cechini	Toyota Celica	E	5h05m38s	RA
13º	58	Pereira-Sagarra	VW Gol 1.6	N	5h08m05s	U
14º	24	Menem-Valenti	Renault 18 GTX EL	E	5h09m38s	RA
15º	50	Alonso-Alonso	Fiat 125	N	5h11m06s	U
16º	44	Martínez-Cipollina	Mazda 323	C	5h12m16s	U
17º	20	Ciapessoni-Benech	VW Gol 1.6	N	5h13m00s	U
18º	45	Sarachu-Amiel	Fiat Uno	C	5h28m14s	U
19º	53	Rivero-Rivero	VW Gol 1.6	N	5h36m04s	U
20º	38	Muzzin-Yovemo	Renault 12 TS	D	5h37m37s	RA
21º	46	Abal-Agular	VW Gol 1.6	N	5h39m23s	U
22º	35	Battistesa-Liberatore	VW Gacel GL	D	5h48m47s	RA
23º	48	Reyes-González	Ford Escor. 1.6	N	7h07m03s	U
24º	54	Olivieri-Correa	Fiat 125	N	7h08m06s	U

Actualidad Internacional

BMW M3 para Córcega—En la quinta fecha del Mundial de Rally se producirá el debut del esperado BMW M3 G.A., todo una incógnita en el campo del rally. Si bien en pista será "el auto a batir", interesa ver qué sucederá en una especialidad tan diversa. Será presentado por el team de David Richards con el apoyo de Rothmans y la conducción del Bernard Beguin.

No se trata de una presencia oficial pero se sabe que Richards recibirá cierto nivel de desarrollo desde Baviera, y la suya será una tarea de exploración. A tal fin han elegido la prueba de Córcega, que se desarrolla totalmente por caminos pavimentados. Para ese entonces BMW tendrá ya seguramente la homologación del M3, puesto que hasta el momento sólo hay 3.800 unidades producidas y se debe llegar a las 5.000.

Peugeot anuncia en marzo—Pese a la gran reserva existente en torno al tema, se pudo saber que en la segunda quincena de marzo, Peugeot realizará una importante conferencia de prensa, en la cual anunciará su futuro programa deportivo. Esto ya lo había señalado Jean Todt en ocasión de la presentación de los 205 Grand Raid para la Paris-Dakar pero la novedad es que ya habría sido tomada la decisión con respecto a la F.1. Es más, se sabe que ya está construido el motor de 12 cilindros que se utilizará como propulsor para el nuevo auto. Pese a que el tema es "tabú" para quienes trabajan en el proyecto, las indiscreciones permiten saber que se trata de una concepción muy moderna en cuanto a tecnología para motores aspirados, con gran uso de materiales livianos y aleaciones sofisticadas. Según la misma fuente, el chasis del futuro F.1 Peugeot también sería construido en Boulogne, aunque esto es una forma de decir. La estrategia de Todt a efectos de mantener reserva sobre los aspectos técnicos y la tecnología utilizada, sería la de proyectar todo en Boulogne y luego realizar la construcción de partes en distintos lugares de Francia. Por último, digamos que pese a haberse construido un 12 cilindros, aún no descartarse la posibilidad del 10 cilindros, también bajo estudio. Solo queda esperar a marzo para confirmar la versión, que también implicaría el retorno de Michelin a la máxima categoría en 1988.

¿Lamborghini a la competición?

Tras el impacto que causó en Italia el acuerdo celebrado entre Ferruccio Lamborghini y Lee Iacocca, mediante el cual la Chrysler tomara parte del paquete accionario del prestigioso constructor peninsular, otra indiscreción provocó no menos revuelo a nivel deportivo. Se asegura que Iacocca estaría dispuesto a solventar el ingreso de Lamborghini a la competición y más precisamente a la F.1, a través de un motor aspirado concebido en Sant'Agata Bolognese.

Aún no se conocen detalles oficiales del acuerdo, ya que si bien el tema comenzó a conversarse en oportunidad de una visita de Iacocca a Italia, todo se manejó en este tiempo con absoluta reserva y recién ahora saltó a la luz la negociación. Además de comprar parte del paquete accionario, el objetivo de Iacocca es producir un vehículo destinado al mercado americano para competir en la franja alta con Porsche, Ferrari, BMW, etc., utilizando la tecnología y el prestigio de Lamborghini. En ese aspecto el "manager" americano puso en marcha un acuerdo similar con De Tomaso, mediante el cual se han comenzado a fabricar en Italia las primeras series de un auto destinado a competir con el Atlántico que la G.N. está haciendo en complementación con Pininfarina. Por lo visto, los colosos americanos están recurriendo a Italia para jugar la batalla por el segmento alto del mercado estadounidense, cada vez más importante.

TESTS Y NOVEDADES EN PAUL RICARD

Durante la semana pasada, poca fue la actividad en Le Castellet debido a la lluvia que se hizo presente con insistencia sobre el trazado galo.

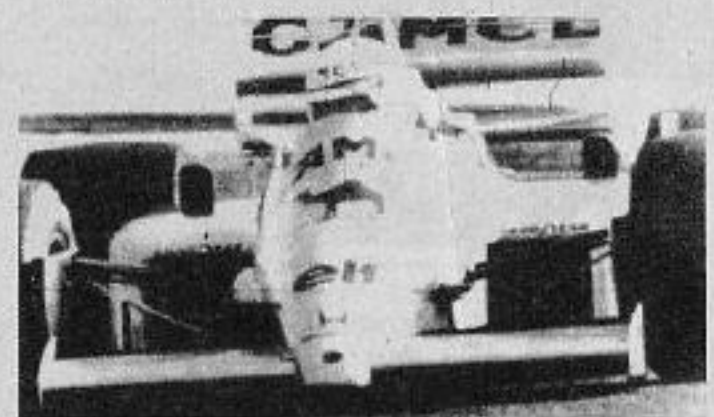
Recién el jueves por la tarde la pista se secó, apareciendo en ella Brundle con el Zakspeed y Patrese con el Brabham. En ambos casos se trataba de los autos del '86 con los motores adecuados a las nuevas normas en cuanto a restricción de sobrealimentación. En el caso de Brabham se confirmó que el nuevo auto recién se verá oficialmente en las pruebas de Rio que se llevarán a cabo en marzo, quince días antes del G.P. de Brasil. En tanto, Patrese probó novedades de BMW, registrando el sábado un interesante 1m01s9 dentro de un test de confiabilidad de 100 vueltas, hechas en un promedio interior al minuto cuatro segundos con respecto a Brabham, se ha comenzado a barajar la posibilidad de Andrea De Cesaris para la segunda mitad del team de Ecclestone, cosa que por supuesto dependerá de los sponsors. Asimismo, en los tests del Ricard, aun Patrese continuaba utilizando viejos neumáticos Pirelli.

El sábado se asistió al primer contacto con la pista del Lotus 99 que, era presentado en Londres. Las pruebas de Senna, (radiofoto Reuter) tuvieron más que nada

la finalidad de rodar la unidad con el motor Honda, ya que tras cada tanda de 10/12 vueltas, una docena de mecánicos nipones realizaban distintas comprobaciones sobre el auto. Senna llegó a registrar como mejor tiempo 1m02s9, que no puede considerarse malo para los primeros giros en pista del auto. El paulista tuvo un momento poco gratificante cuando tuvo implicancias mayores. También giro el japonés Nakajima, pero a los efectos de conocer el circuito. Los ensayos de Lotus se iban a prolongar por otra jornada más, siempre dentro de la más absoluta privacidad en cuanto al acceso a boxes.

Para finalizar con F.1, digamos que recientes declaraciones de Nelson Piquet confirman algo que se comentaba en el ambiente europeo: Williams tendrá esta temporada un auto especial para clasificarse. Si bien Piquet no fue más allá en sus juicios, se sabe por infidencias, que el tema estaba dado por el sistema de refrigeración del motor Honda, experimentado en reserva durante las pruebas de Kyalami. Aunque hay quienes sostienen que la suspensión electrónica también tiene algo que ver. Por lo visto, pese a la válvula de la FISA—que, por otra parte, trae algunos problemas a los motoristas, a causa de desajustes producidos por las vibraciones, la

99 T. Aligerado (el Honda es pesado). Caja Lotus "de 6". En Rio, aletas nuevas.



amenaza de los autos especiales para clasificar no ha desaparecido y promete provocar nuevas polémicas.

Junto a los F.1 giraron en Paul Ricard tres unidades del team Jaguar de Sport Prototipos. Además del piloto titular (Eddie Cheever) giraron también Watson, Percy, Boesel, Hahne y Lammers. Seguramente entre ellos estarán los pilotos de la escuadra inglesa para la temporada que se inicia el 22 de marzo en Jarama. Hablando de pilotos, mientras esta edición arribaba a la calle, Mc Laren anunciaba en una reunión de prensa que se celebraba en Estocolmo, la contratación de Stefan Johansson como coequipier de Alain Prost, poniendo punto final a la larga "impasse" provocada por la posibilidad de contar con Ayrton Senna en sus filas.

Stock Cars

BILL ELLIOTT GANADOR EN DAYTONA



Elliott (de Dawsonville, Georgia) festeja con besos y curiosa temera. Der: el desparpado en que se involucro el ganador (89), clasificando el sábado. Ab: Ellis Foyt y Sauter apilándose el jueves.

En el famoso trazado oval de 4.400 metros de Florida, EE.UU., comenzó el pasado fin de semana el certamen de la NASCAR, en una jornada que al principio se vio conmovida por algunos accidentes, uno de ellos mortal.

Durante una de las carreras de clasificación en cuyo conjunto se impuso Bill Elliott con su Ford Thunderbird a 338.476 km/h., este piloto se vio involucrado en un choque triple, lo mismo que el vehículo de Anthony J. Foyt. Posteriormente, luego de una colisión entre seis autos, Joe Young, piloto de

38 años, falleció inmediatamente.

En cuanto a la competencia final, presentó las novedades de mayor peso sobre el epilogo, ya que faltando tres vueltas, Geoff Bodine—el líder—se quedó sin nafta, dejando la victoria en manos de Elliott, quien aventajó a Benny Parsons, con Chevrolet, por sola 6/100, culminando tercero el Pontiac de Richard Petty. El promedio del ganador de estas 500 Millas ascendió a 285.600 km/h. Destacable, lo mismo que los US\$ 202.650 que embolsó Elliott por esta victoria.

MAS DECLARACIONES PIQUET HABLA DE WILLIAMS, PROST Y MOTORES TURBO

Esta época de "pretemporada" del Campeonato Mundial de Fórmula Uno, es propicia para las declaraciones de sus protagonistas. Como por ejemplo Nelson Piquet, que tras su reciente arribo a Rio de Janeiro para intervenir en las próximas pruebas que varios equipos efectuarán en Jacarepaguá, se despachó con algunas opiniones importantes: "A veces Williams no parecía un equipo sino dos. No culpo de ello a Mansell, que al fin y al cabo estaba luchando por ser Campeón. Simplemente digo que el clima era difícil y hostil hacia mí. Espero que para esta temporada, con Frank Williams ya de vuelta, las cosas cambien, y para ello confío en que mejore mi relación con Patrick Head. El año pasado, Head dedicó toda su atención a Mansell, y yo apenas en las últimas carreras pude disponer de un auto de reserva".

También los conceptos de Piquet alcanzaron a Alain Prost. Y sobre el Campeón Mundial—acerca de quien Ayrton consideró había hecho en 1986 su mejor campaña en F.1.—Nelson recalco la fortuna que lo acompañó en la conquista del último título mundial: "¿Saben lo que me dijo Alain en el podio de Adelaide? Que no esperaba ganarme... ya que unas vueltas antes del final, la computadora le indicaba que no tenía suficiente combustible para llegar".

Finalmente, tampoco la nueva reglamentación de la Fórmula Uno, con la futura abolición de los motores turbo, quedó fuera de la óptica del brasileño al expresar: "No entiendo para qué lo hicieron. Si es para tener una Fórmula Uno más económica, no funcionará, porque todos tendrán que comenzar con autos nuevos y eso será costoso. Si por el contrario, la modificación tiene por objeto perjudicar a los japoneses (obviamente, debe referirse a la gente de Honda) tampoco servirá, porque ellos también son idóneos en motores aspirados".

RECAMBIO DE AMORTIGUADORES PARA TODAS LAS MARCAS NACIONALES E IMPORTADAS

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

LOUZA AMORTIGUACION

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

AVANAN NUESTRA CALIDAD Sollicite vendedor

ENVIOS AL INTERIOR

Ramón Solar e Hijos S.A.

TALLER DE CAÑONERAS

• VENTA DE REPUESTOS PARA CAJA Y DIFERENCIAL

BALANCEO ELECTRONICO DE CARDANES

ESPECIALIDAD EN PALIER FLOTANTE

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

PARA AUTOMOTORES NACIONALES E IMPORTADOS

amortiguadores

radar

• SUSPENSION
• DIRECCION
• REPUESTOS

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Suspencar s.r.l.

Avda. La Plata 568/72. TEL: 983-4792

Viamonte 1512. Tel: 40-3191/2255

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

FORMULA ONE J. B. JUSTO 4300 CAP.

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS KARTING Y FORMULA 5

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

AUTOMODELISMO DEPORTIVO

automundo

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

• SCALETRIC • BACHI
• SEBRING • LEONE

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

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

DIRECCIONES HIDRAULICAS

• REPARACION Y RECAMBIO
• CREMALLERAS
• BOMBAS
• CAJAS

AUTOS CAMIONES NACIONALES e IMPORTADOS

TRABAJOS GARANTIDOS Y RESPALDADOS POR 20 AÑOS de EXPERIENCIA

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

* FRENOS * EMBRAGUES * CARDANES *

• BALANCEO ELECTRONICO DE AUTOPIEZAS E INDUSTRIAS Y CARDANES

REPUESTOS DANIEL

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

RACING PARTS

- Resortes para válvulas ISKY. Todos los tipos
- Boladores a Rodillo. GLEWY y DODGE. ISKY.
- Varillas levanta válvulas ISKY.
- Plátiles para válvulas Titanio hierro y Dural ISKY.
- Tacómetro JONES con aguja testigo.
- Radiadores para aceite marca ARO.
- Encendido MALLORY. Toda la línea.
- Carburadores WEBER y sus accesorios.
- Bombas de nafta eléctricas con regulador HOLLEY y SW.
- Caño flexible para frenos especial.
- Buzos y guantes SIMPSON.
- Bufones de biela CARRILLO.
- Cajas de velocidades de 5ta. HEWLAND.
- Pintura para caños de Escape VHT. Varios colores.
- BOMBAS DE ACEITE 4 CUERPOS

Avda. LIBERTADOR 7170 - Capital
TEL 701-7948

FADES

BUTACAS

JAUAS DE SEGURIDAD CINTURONES ARNES

TC - RALLY TURISMO Y ZONALES

AGUERO 1813. esq. H. Irigoyen. FLORIDA (alt. Av. Mitre 1800)

760-0866

LEVAS ROMERO

COMPETICION

Calle 14 N° 3629 (ESPOSA 158) - V. LYNCH S. MARTIN. Bs. As. (1672) TEL. 755-3825

CALZADOS CARCER

PIÑALO POR CASILLA DE CORREOS N° 60 (1650) EL PALENQUE

• **BUZOS ANTIFLAMA** •
APOYABRAZOS ☆ VOLANTES
☆ TABLEROS ☆
• ACCESORIOS AUTOPISTA •

BOEDO 1572. TEL. 922-5918

SALADUNA

AUTOCROSS Ø 1 1/2" - 1 1/4"

MECANICA. GORDINI

ARENERO Ø 1 1/2" - 1 1/4"

MECANICA. GORDINI - R4 - R6 - R12
F.600 - DKW - VW - DE CARLO

797-9473
ZUPRIATEGUI 2899 ESQ. BELTRAN FLORIDA

LA MEJOR RUEDA DEPORTIVA

RUELAS

SPINA HNOS.



★ LLANTAS DEPORTIVAS EN TODA LINEA

★ ESTAMPADAS EN CHAPA DE ACERO

★ SEGURIDAD TOTAL **RUEDAS SPINA HNOS.**

Adquieralas en las mejores casas del Ramo de todo el país

FERRAZZI NF

COMPETICION

CABLES PARA BUJIAS

EL UNICO UTILIZADO EN TODAS LAS CATEGORIAS DEL PAIS

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

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

DA-DA

PARTES DE TAPICERIA PARA EL AUTOMOTOR

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

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

TAMBIEN EN PANAS LEGITIMOS

Colocación en el auto ENVIOS AL INTERIOR

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

Avellaneda 435 - Via. López. 795-1807

ESPECIALISTAS EN MOTORES Y ARBOLES DE LEVAS

R.G.

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

Mathou 2250. Villa Maipú (S. Martín). TEL. 782-2196

TANQUES PARA COMBUSTIBLE DE TODO TIPO

A MEDIDA PARA SU NECESIDAD, SEGURIDAD Y FUNCIONAMIENTO

- COMPETICION
- LANCHAS
- INDUSTRIA

TANCERO SRL

DIAZ VELEZ 4985. MUNRO. TEL. 765-2497



REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

• ACCESORIOS HERRAMIENTAS • EMBRAGUES

REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

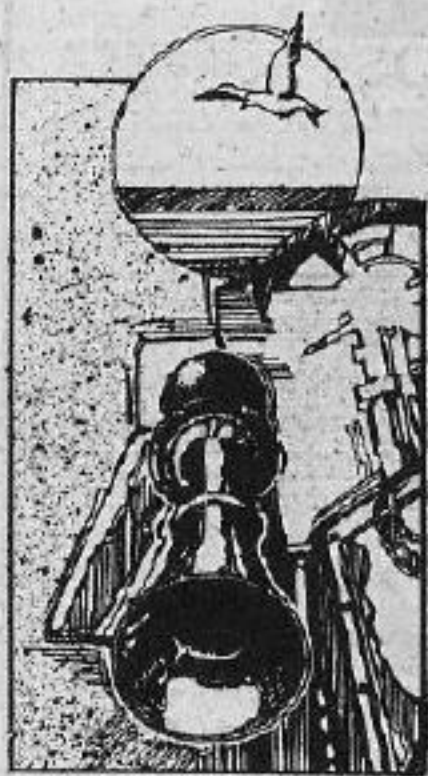
FILTROS **WES** FILTRE

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL



Toquecitos de bocina.



EL "RUSO" VENDE

Mientras se encuentra estudiando un par de proyectos para correr en T.C. y en T.C.2000, Carlos Marincovich tiene en venta un motor de la Clase Sierra, completo y listo para largar. También dispone para comercializar aparte, de un cigüeñal, una tapa de cilindros y repuestos varios. Los interesados en estos elementos pueden llamar a Marincovich al (01) 760-3516.

REVIVIENDO EL '67

Debido a que el próximo 26 de febrero se cumplen 20 años de la exitosa primera incursión del Torino en Turismo Carretera, en San Pedro—donde tuvo lugar el recordado debut de esos autos—están programando un amplio festejo. Ya conversaron con la gente de Renault Argentina, consiguiendo uno de esos autos, que será expuesto en la concesionaria Renault de los Solmi en San Pedro, y además habrá una cena a la que asistirán, entre otros, Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi, Jorge Ternengo y Oreste Berta, la que se celebrará el 12 o el 13 de marzo, en vísperas del Rally local por el Campeonato Bonaerense, que llevará una denominación alegórica al hecho mencionado y que se disputará durante el 14 y el 15 de marzo próximo.

AVENTURA TRANSAMAZONICA: ¿DELIRIO O REALIDAD?

Un curioso cable de UPI, procedente de Caracas, fue publicado en el periódico "El Universo" de Guayaquil, Ecuador. El mismo comenta sobre un rally transamazónico que unirá Caracas con Buenos Aires, siendo patrocinado por la "Sociedad de Exploración de América". En esa competencia habría 375.000 dólares en concepto de premios y participarían—jasonbrosa precisión!—550 vehículos. De acuerdo con el cable, también se supo por Michel Jean-Pierre, que desde el 2 de febrero se puso en marcha un operativo de reconocimiento de la ruta que unirá Caracas, Boavista, Manaus, Belem, Brasilia, Rio de Janeiro y Buenos Aires.

PARA EL G.P. DE MOTOS-VELOCIDAD: AUTODROMO, OK

Caras de satisfacción en estos importantes personajes que vemos en la foto. No es para menos, ya que tras una concienzuda revisión de las instalaciones del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, los delegados

de las dos instituciones de mayor peso del motociclismo internacional actual, le dieron el visto bueno y la homologación hasta 1989. Esto significa que Mike Trimby (por la International Road Racing Teams Association, entidad

que nuclea a los equipos, una especie de FOCA de las dos ruedas) y Antonio López (por la Federación Internacional de Motociclismo, y presidente de la Real Federación de Motociclismo de España) adelantaron el "OK" que darán por escrito una vez arribados a Europa el martes 17. Así se confirma la realización del Grand Prix de la República Argentina de Motociclismo, en el Autódromo (circuito N° 3), para las categorías de Velocidad 250 y 500 cm³, las dos más importantes del mundo. Adelantamos esta primicia a nuestros lectores y los remitimos a una próxima entrega donde en nuestra revista ampliaremos con una nota exclusiva de los envíos del Viejo Mundo. No perderla.



De izquierda a derecha: Mike Trimby, Tony Lopez, Emilio Bruzzone, Ricardo Casari y Paul Escobar en la inspección para el G.P. motociclistico.

DELGADO CON AUTO NUEVO



El piloto Jorge Luis Delgado presentó su nuevo auto, la semana anterior, en las instalaciones de Fangio Automotores en Avellaneda. Junto a sus amigos, patrocinantes y colegas, pudimos apreciar la excelente terminación del Renault 18 con el cual participará en la Clase Tres de Turismo Pista, como lo hizo en 1986. El propio Delgado, satisfecho con su nueva máquina, nos comentaba: "Realmente estoy muy contento porque el auto está en im-

chea, la peña que patrocina a Juan De Benedictis organizó una gran fiesta para festejar el subcampeonato '86 obtenido por "Johnny". Según los cálculos, se congregaron alrededor de 15.000 personas, que comieron, bebieron y bailaron hasta altas horas del domingo. Carlos Calamante, Jorge Pedersoli, Eduardo Marcos y Rubén Blanco estuvieron—entre otros—junto a De Benedictis compartiendo los gratos momentos.

NO SOLO TURISMO HACE FERNANDEZ

En el taller de San Justo, junto al Regatta 85 que le encargó Marcelo Muzzio para la Clase 2 de Turismo y un Gacel para la misma división que le encargó un actual usuario de "128" que prefiere mantenerse anónimo, Edgardo Fernández tiene el casco Falcon para hacer todos los trabajos de estructura y de chapa, del nuevo Turismo Carretera de su ex vecino de La Dulce, Eduardo Antonio Marcos. Este auto de T.C. recién estará listo a mediados de temporada, según lo estimado por el preparador de la parte mecánica, Rosendo Pedro.

JOHNNY FESTEJO EL "2"

El pasado sábado, en la ciudad de Neco-

SAN JORGE NO, ¿BUENOS AIRES TAMPOCO?

Hace unos días se decidió que el Turismo no abriera la temporada '87 en la localidad santafesina de San Jorge, ya que existían ciertos problemas que impedían la televisación de la competencia. En su lugar se optó por el Autódromo de Buenos Aires, pero parece que tampoco se correrá es el escenario porteño, ya que con buen tino la C.D.A. advirtió sobre la inconveniencia de hacer esa carrera el 1° de marzo en Buenos Aires, pues en el Autódromo se correrá T.C. el 8 y T.C.2000 el 15, con lo que serían tres las competencias consecutivas que allí se disputarían... Lo que se quiere evitar es la saturación. En los próximos días habrá una definición sobre el tema.

¿RENUNCIA EL DR. RIVAROLA?

En los últimos días circuló insistentemente la versión de que el doctor Horacio Rivarola renunciaría a su cargo de Presidente de la Comisión Deportiva Automovilística. Posteriormente, el propio Rivarola desmintió esa especie, aunque recalando que "por ahora no renunciaré, siempre y cuando tenga el respaldo necesario". Pero sobre el fin de semana anterior trascendió que el titular de la CDA convocó a todos los presidentes de asociaciones de cada categoría nacional para pedirles una deflación. Si hay apoyo, Rivarola continuará al frente de la CDA, de lo contrario su renuncia sería un hecho. Dicha reunión se realizaba el lunes 16, cuando esta edición de CORSA ya estaba cerrada, por lo que en nuestro próximo número volveremos sobre el tema.

Además, en otro orden de cosas, aunque relacionadas con la C.D.A., se supo que Rodolfo Zuain se entrevistó con el Doctor Rivarola para solicitarle que de por cumplida la suspensión que pesa sobre él, la que vence cuatro días después de la fecha en que comenzara el campeonato de T.C.2000 (15-3-87), para permitirle correr en esa ocasión, dejando una nota que la Mesa Directiva analizará. También Luis Minervino visitó al titular de la C.D.A., pero este le manifestó que para comenzar a hablar debía desistir del juicio.

Turismo Competición 2000

A raíz de las modificaciones que en la letra del reglamento de T.C.2000 debieron introducirse para el inciso "B" del Artículo 7, relativo a la suspensión trasera—para no permitir que se caiga en interpretaciones erróneas como ocurrió con la coupé de Zampa el año pasado—, la Subcomisión Técnica de la CDA estudió el tema y realizó una primera variación de ese punto. Aparentemente tuvieron tanto celo en la nueva redacción del mismo que, en primera instancia, habría hecho que los autos que originariamente vienen con motores varilleros y eje rígido trasero—caso VW 1500, Peugeot 505 o Coupé Taunus—, que ya gozaban de la licencia reglamentaria para trabajar con suspensiones independientes en el tren posterior, tuvieran que volver a su forma original. Es decir que aquellos que tenían ya hecha la reforma tendrían que correr—de acuerdo con la nueva letra— con las

suspensiones traseras originales... Antes que el nuevo texto "viera la luz", la A.P.T.C. 2000 advirtió el "error" y presentó una nota a la CDA, firmada por Carlos Crocco, su vicepresidente, en la cual solicitaba la clarificación de ese punto. Esto se hizo, y cuando la semana pasada se dio a publicidad el texto definitivo, todo quedó aclarado y los autos de motor sin árbol de levas a la cabeza podrán correr con 900 kilos y suspensión independiente trasera "de trapezio deformable, doble brazo arrastrado o simple brazo arrastrado".

Cuando escribimos lo del "error" lo hicimos entre comillas, pues algunas versiones circulantes en este mundillo, no siempre sano del automovilismo y los intereses creados, habrían indicado la existencia de presiones varias ante la Subcomisión Técnica, para que el párrafo mencionado quedara redactado de la forma primaria para evitar

LA VERDAD SOBRE LOS CAMBIOS REGLAMENTARIOS

la posible competitividad del Peugeot 505, que ahora recibirá 50 kilos más de handicap como se estableció para los autos denominados "de corte viejo". Más allá de no poder comprobar la veracidad de esta versión, CORSA tomó contacto con uno de los principales damnificados—ahora "beneficiado"—, José "Coco" Fortunato, el piloto de Lobos que corre con el 505 con suspensión independiente atrás, para conocer su opinión al respecto. Esto es lo que nos dijo: "Yo creo que con la nueva redacción no se hizo más que respetar lo que ya teníamos de antes. Imaginate que no hubiese sido nada lógico que nos hicieran volver a lo original del auto, sobre todo estando en desventaja técnica. En lo que respecta a los 50 kilos menos que vamos a tener este año, en mi caso particular no será mucho el beneficio que pueda obtener. Mi auto pesaba el año pasado 970 kilos y podíamos correr

con 950. Ahora, haciendo un trabajo exhaustivo y buscando materiales livianos en algunos elementos, podemos llegar, con toda la furia, a bajar unos 30 kg más, es decir que quedaremos en 940. Esto implica estar 40 kilos arriba de lo que nos permite el reglamento, lo cual, en la práctica, no nos da ninguna ventaja extra. Que se queden tranquilos los demás, que el 505 va a andar bien, quizá mejor que el año pasado, pero con los medios con que contamos no creemos estar para pelear de igual a igual con los equipos oficiales. Después de ellos, quizá si estamos ahí. Además tampoco vamos a ir a todas las carreras porque no nos da el presupuesto para ella.

También quiero hacer otra reflexión que es la síntesis de la filosofía que yo tengo sobre este tema: desde que estoy en la categoría sostuve que la equiparación reglamentaria debía hacerse restándole perfor-

pecables condiciones. El mérito es de todos los que trabajaron, como José Pivovoz en todo lo referente a la carrocería, Hugo Bini, responsable de la planta motriz, y José Fernández, que además se encargará de la atención en pista".

Entre copas y descos de mucho éxito, todos los allí presentes pasamos un rato muy agradable. En cuanto se produzca un triunfo con este nuevo auto, "Pirulín" Delgado prometió similar festejo...



El Toyota Hi-Lux de los chilenos Jorge Latrach y Sergio García

EL TRANSPATAGONICO, CONCLUIDO

El sábado anterior culminó en La Boca, balneario ubicado a 30 kilómetros de Viedma, el 2do. Safari Transpatagónico, que se disputó a lo largo de 1.800 kilómetros con punto de partida el 6 de febrero en Bariloche. En la división Autos dominada por los trasandinos, se impuso el Toyota Hi-Lux de los chilenos Jorge Latrach y Sergio García, mientras que en Motas, el vencedor fue el barilocheño (origen dominante en esta categoría) Eduardo Gutiérrez a bordo de una Yamaha 250. En nuestra próxima edición brindaremos una amplia nota con todos los entretelones de esta ya "clásica" competencia.

...Y con el próximo número de CORSA, el Tomo VI de

LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

¡Siga coleccionándola!

URUGUAY DOMINA EL KARTING SUDAMERICANO

En efecto, Uruguay dominó la 11ra. edición del Campeonato Sudamericano de Karting, recientemente disputada en el circuito El Jardín de la ciudad colombiana de Neiva. El representante oriental alcanzó el título individual por intermedio del veterano Jorge Soler y el galardón por equipos al colocar cinco de sus pilotos entre los diez primeros clasificados.

Cincuenta corredores representando a ocho países tomaron parte en este certamen. El triunfo de Soler se produjo tras una reñida lucha con el colombiano Javier Montoya, quien finalmente fue su escolta. El tercer lugar fue para Darío Guelli, en lo que constituyó la mejor actuación de un piloto argentino. Nuestras principales esperanzas estaban depositadas en Claudio Manozzo, que llegó a Colombia con intenciones de revalidar su título, objetivo que se diluyó en la carrera final, cuando Manozzo trató de superar a Montoya y enganchó su máquina, lo que sufrió daños que lo obligaron a desertar y dejar ahí sus posibilidades.

De todas maneras quedó algo positivo para la Argentina de este certamen en Colombia: la confirmación de nuestro país como sede del próximo torneo sudamericano a realizarse en 1987. Una designación ratificada en la reunión efectuada por la Confederación Sudamericana en la jornada de apertura del torneo.

EL GACEL ESTA DE MODA

Entre los numerosos pilotos que se volaron al Gacel para competir en la Clase 2 de Turismo, figura el midgista Juan Carlos Bordignon, quien a partir de la cuarta competencia del año se volcará hacia esa especialidad con un auto que fue hecho y será atendido por Pascual Bonomo. En cuanto al Midget con motor VW 1.5, está en venta y los interesados pueden contactarse con Bordignon al (01) 642-6007.

EN NUEVE DE JULIO

MALDONADO PROBO EL DEPAC DE F.FORD

Guillermo Maldonado probó en la semana pasada el automóvil de Fórmula Ford que diseñó Gustavo Donadio. El múltiple Campeón de la F.2, hoy Sudamericana, realizó los tests en el nuevo circuito de Nueve de Julio, concretando cerca de una treintena de vueltas en dos series. En general se mostró conforme con el rendimiento del novísimo auto mencionando que para ser la primera vez que el mismo giraba se lo notaba muy equilibrado. Esto es importante, sobre todo por la prohibición de spoilers delanteros citada en el reglamento norteamericano, lo que obliga a diseñar en forma especial las suspensiones anteriores y los alerones traseros.

El lunes 16 el auto fue luego presentado "oficialmente" en el Autódromo de Buenos Aires y este miércoles será embarcado hacia Miami, EE.UU., donde será expuesto en un Salón del Automóvil. En cuanto a sus posibles pilotos, aún no hay precisiones y se contemplan varias alternativas que, sin embargo, no han trascendido. Luego que el Depac de Fórmula Ford deje de ser expuesto, no sería extraño que comience en EE.UU. una serie de tests comparativos, los cuales servirán para tener una idea cabal de su competitividad.

mance a los autos que en la práctica tenían más, y no dándole hipotéticas ventajas a los que tenían menos. La categoría era muy pareja cuando se corría con los 1.900 cm3 y todos con el mismo peso. Cuando aparecieron las coupés Sierra, desequilibraron todo: luego se sumaron las Fuego... Yo creo que lo que se debió hacer cuando llegó la Sierra, era restringirle a ésta y dejar a los demás igual. Si en la práctica se apreciaba que la restricción -por ejemplo en el pasaje de aire del carburador- era una limitación demasiado grande, siempre se estaba a tiempo para darle más. En cambio, de la manera adoptada es casi imposible lograr una paridad, ya que a los autos de viejo diseño, casi no es posible transformarlos en tanto más competitivos, por muchas licencias reglamentarias que se les otorgan."

Néstor Carbía

PAIRETTI APELA

La semana pasada, Carlos Alberto Pairetti se notificó de la sanción impuesta por la Mesa Directiva de la C.D.A., que lo suspendía por tres años. "Concurrí con dos abogados, los doctores Felipe Martorani y Norberto Sánchez, y también con el escribano Gustavo Lambruschini, con quienes mantuvimos una reunión con el doctor Horacio Rivarola, Presidente de la Comisión Deportiva Automovilística del A.C.A."

Pairetti no hizo más declaraciones, según dijo para no entorpecer el curso de las tramitaciones, acerca del cual denota un marcado optimismo... Por lo pronto, tiene previsto apelar la medida impuesta, ante el Tribunal de Apelaciones presidido por el Sr. Tomás Albo e integrado por los señores Sierra, Lanús, Pereyra Lucena y Bautista.

Por su parte, Atilio Yanigo, colaborador de Pairetti en el C.A.P., también afectado por la misma decisión de la CDA, ha establecido sus próximos pasos en forma similar.

Recordemos que el Dr. Norberto Sánchez ha litigado en varias ocasiones con el Automóvil Club Argentino, con notable éxito.

Carlos Pairetti ha solicitado licencia como presidente de la Asociación Argentina de Volantes y como presidente del Club Argentino de Pilotos.

EL GACEL DE LA COMISION

Todo hace pensar que el 1º de marzo en el Autódromo de Buenos Aires, se presentará el Volkswagen Gacel "Grupo A" que, con el apoyo de fábrica y de la Comisión de Concesionarios de la marca, se realizó en el taller de Miguel Angel De Guidi para la Clase Dos

de Turismo. El encargado de conducir esta unidad será Eugenio "Chippy" Breard, Subcampeón de la Clase Tres, que de esta manera tendrá doble trabajo en los fines de semana que corra el Turismo. Las suspensiones y la estructura general del auto se

hicieron con el asesoramiento de Edgardo Fernández, quien trabajó en los exitosos Gacel de Bonomo y Ernesto Bessone (p). El motor fue preparado por De Guidis con la colaboración de Rafael Balestrini. En los últimos días de esta semana se realizarán en el autódromo porteño los primeros ensayos en pista.

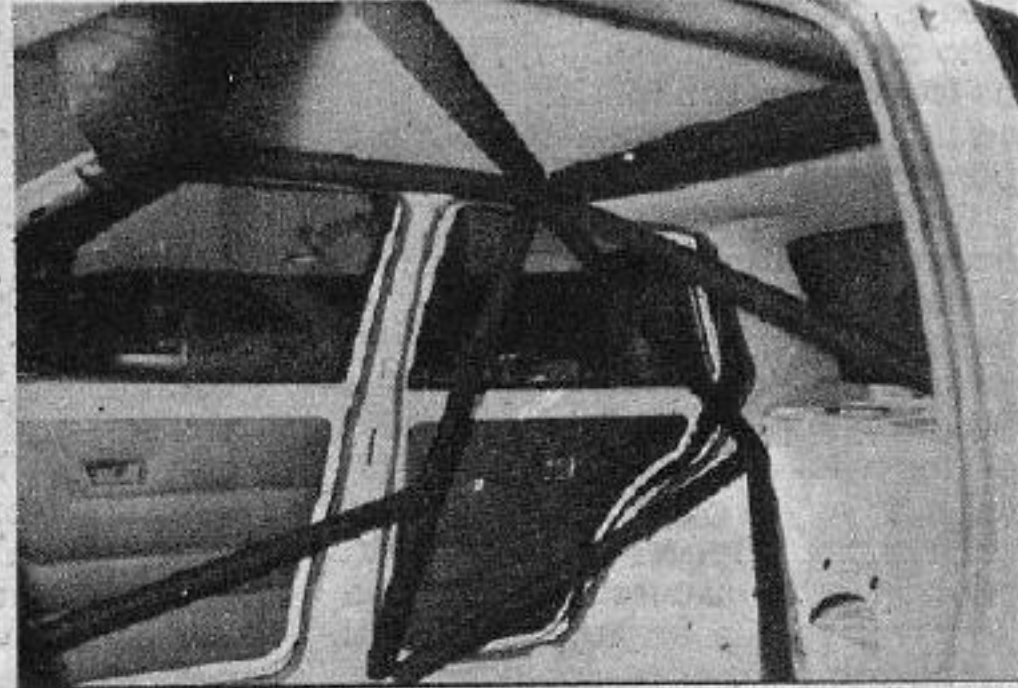
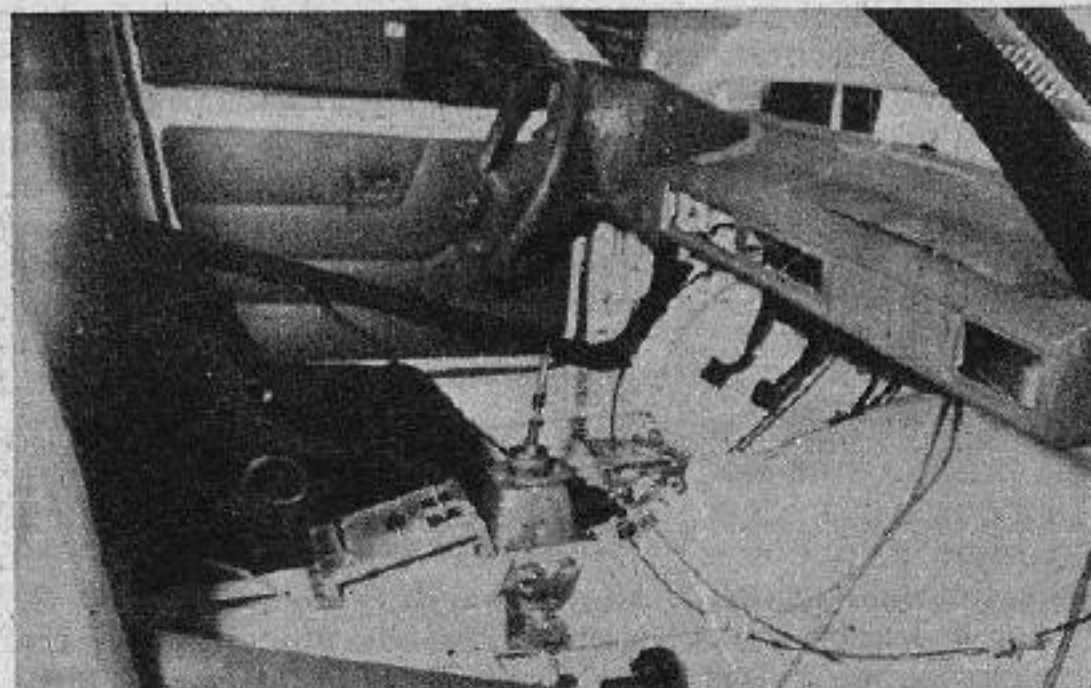
El capot levantado permite dividir el motor con tecnología Audi que impulsa al Gacel de Turismo. Junto al Rafael Balestrini, Luis Stramasso, Edgardo Fernández y Miguel A. De Guidi. De los responsables del proyecto falta solamente Eugenio Breard por estar de vacaciones.

El puesto de comando. Aun falta incorporar los relojes. Sobre el lateral izquierdo se alcanza a ver que la jaula de seguridad termina en la parte inferior en un triángulo de cartón, cuyas posiciones han sido estudiadas para asegurar la rigidez en la zona de la carrocería monocoque donde va sujeto el motor y montadas las suspensiones de las ruedas delanteras.



Alberto Jaáez
Fotos: Enrique Barco

Puede verse la parte central y la posterior de la estructura tubular que, si bien oficia como jaula protectora desde el punto de vista de seguridad, es un verdadero chasis tubular a la hora de funcionar el auto. La posición de los crines y los nudos donde aquéllos se unen, responden a un minucioso estudio de la descomposición de fuerzas que se generan durante la marcha. Esta estructura tubular va soldada en soportes especialmente realizados en la carrocería para aumentar la resistencia del conjunto.



EXCLUSIVO

JUHA KANKKUNEN ESCRIBE EN CORSA



Esta entrega inicia una serie de notas que el actual Campeón Mundial de Rally, Juhani Kankkunen, escribirá para CORSA durante este año. Lo hará detallando cada una de sus participaciones con un Lancia Delta HF 4WD, del Grupo A. Como interesante comienzo, entonces, el relato de su debut en el equipo italiano y, sobre todo, el detalle de la polémica maniobra que realizó en el último prime para permitir la victoria de Biasion. Por otra parte, el finlandés describe su sensación, al estar en un equipo tan "latino" como éste, así como su temor sobre la competencia con el team Mazda.

"SOLO AL FINAL SUPE QUE

Montecarlo significó el inicio de una nueva vida para mí y para el deporte. Después de un año con Peugeot, cuando finalmente llegué a ser campeón mundial, tuve que dejar el team porque no contaban con un coche que pudiera resultar competitivo bajo las nuevas reglamentaciones en el Grupo A. Esto significó que, tras mi anterior experiencia con Toyota, yo me encontrara en mi tercer equipo en tres temporadas consecutivas. Los coches mejores del Grupo A todavía tienen turbos y tracción en las 4 ruedas, pero cuentan con motores delanteros, parecen coches normales para manejo diario, y son mucho menos potentes. El Lancia Delta HF 4WD recibió autorización para competir en Montecarlo, justo a último momento, a diferencia de lo ocurrido con Mazda, cuyo auto ya había estado corriendo una temporada entera.

Como puede verse, por los resultados del Rally de Montecarlo, el Lancia es un muy buen auto del Grupo A; el team está trabajando muy bien: son los más experimentados del mundo. Peugeot también anduvo bien, pero allí las cosas eran absolutamente distintas. Yo estuve observando a los mecánicos. En Peugeot las herramientas estaban todas dispuestas prolijamente, mientras que en Lancia estaban desparramadas por todos lados; pero ambos hacen su trabajo igualmente bien. Mi navegante, Juhani Piironen, ha

corrido con Lancia anteriormente (con Henri Toivonen, hace dos años) y fue de gran ayuda para entender el sistema italiano. Yo no entiendo italiano... ¡pero ustedes saben que tampoco entendía francés cuando estaba con Peugeot! En Peugeot teníamos un "capo" más visible, Jean Todt. Siempre estaba allí, diciéndonos lo que teníamos que hacer. Solíamos trabajar muy estrechamente con Todt; pero nuestro "capo" en Lancia, Cesare Fiorio, no trabaja tan cerca de nosotros. En Lancia, descubrimos que estábamos trabajando y hablando mucho más con los mecánicos y el doctor.

Todo el mundo se ha estado preguntando qué ocurrió en Montecarlo cuando tuve, justo antes del final, que permitir que mi compañero de equipo Miki Biasion ganara el rally. Por lo que a mí concernía, la primera vez que decisivamente supe que tenía que hacer, fue justo antes de la última prueba de clasificación. Anteriormente, había oído esas historias de que nuestros tiempos en el Col du Turini (cuando mi motor comenzó a recalentarse) iban a decidir la carrera, e intercambié fuertes palabras al respecto con Fiorio. Dije que si íbamos a trabajar duro en un especial, las cosas serían muy fáciles. ¡Entonces, para Suecia sólo tenemos que practicar en una sola prueba de clasificación! Por supuesto que en Montecarlo no tuvimos que luchar contra Timo Salonen,

porque sufrió una avería en el inicio, pero sinceramente creo que será difícil ganarle en el futuro.

Espero que no tengamos tanta confusión como en Montecarlo. En determinado momento (en Gap, la noche del martes, después de que Saby se hubo retirado), se me dijo que debía disminuir la velocidad y cerciorarme de que simplemente manteníamos la misma velocidad, ya que Walter Röhrl iba en el Audi 200 Quattro. Luego, cuando llegamos a la conferencia de prensa, después de la carrera, oí una historia totalmente distinta. Supongo que hice exactamente lo que Fiorio me había pedido, pero el luego cambió de idea, porque Miki cometió un error con sus neumáticos y perdió cerca de 40 segundos en favor de nosotros durante la primera prueba, al día siguiente. Todavía no lo entiendo bien. Seguimos exactamente las instrucciones que nos dio Patrick Snijers —piloto que colaboro con nosotros repasando la ruta— y no entiendo cómo Miki no recibió las mismas indicaciones.

Sé que Biasion tuvo problemas al ser el primer coche en la ruta con nieve, pero durante dos días yo también había sido el primero. No es problema mío si él comete un error. Ser el primero en el camino en las pruebas de clasificación es algo muy malo en esta carrera, especialmente cuando uno va a sitios con mucha gente como

el Turini. Allí no arrojan simplemente nieve en la carretera, sino que hacen rodar piedras dentro de las bolas de nieve. Y si uno choca, aun en esas circunstancias, la gente nos echa la culpa. Es uno quien tiene el accidente.

La gente me preguntó si me sorprendió ver con qué rapidez Bruno Saby y Miki Biasion conducían en la nieve, teniendo en mente que supuestamente sólo nosotros, los escandinavos, podemos ser buenos en esas condiciones invernales, pero, por supuesto, sé que son pilotos fantásticos. Además, este es tan sólo mi segundo rally de Montecarlo, y enfrentamos tantos problemas durante nuestra práctica, que sólo tuvimos ocasión de hacer cada prime dos veces. El año pasado pasamos gran parte de diciembre en EE UU, y, por lo tanto, sólo comenzamos a trabajar en Montecarlo el 2 de enero. Todo el tiempo tuvimos que esperar que nos llegaran repuestos de Turin. Tuvimos problemas con el embrague, la caja, el calefactor, los fusibles, los relays, los radiadores y muchas cosas pequeñas. Con cada una, perdíamos un día más. Tuve suerte en el hecho de que en el rally hubiera tanta nieve. Si hubiera estado seco, creo que habría llegado diez minutos detrás de Miki.

La nueva idea del Montecarlo, de andar de día y dormir de noche, fue fantástica. Claro que la gente cree que tener primes más cortos significa que cada kilómetro es más importan-



Kankkunen en el parque cerrado del Rally de Montecarlo, luego de finalizada una etapa. Abajo, deslizándose sobre la nieve con el Lancia Delta HF 4WD. Foto menor: Kankkunen (centro) junto a Mikael Ericsson (izquierda) y Claes Billstam, dos pilotos que lo ayudaron recorriendo antes de la carrera los tramos de velocidad del Rally.



DEBIA PERDER"

te de lo que solía ser, pero en realidad siempre fue así. En este sentido, es lo mismo, cada segundo cuenta y siempre ha contado. La temporada pasada tuvimos un año tan atareado que realmente no recuerdo mucho de lo ocurrido. Recuerdo que las banquetas son profundas al lado de la ruta y que las condiciones climáticas son muy difíciles. Sigue siendo un rally especial, pero esta vez había mucha nieve.

Los coches del Grupo B eran 100% mejores que los del Grupo A, en mi opinión, hasta este momento. En los caminos rápidos los coches del Grupo A son más peligrosos, porque no tenemos reserva de potencia. Con el Grupo B, uno puede jugar con los coches, no hay que cambiar las velocidades todo el tiempo; a veces casi podíamos conducir toda una etapa especial en tercera, pero no ahora. Estamos tratando de manejar coches normales, no diseñados para andar corriendo como los antiguos "superautos". Los que usamos actualmente son del tipo de los diseñados para que la esposa de uno vaya de compras.

Aun así, pienso que deberíamos tener una fórmula diferente. Deberíamos tomar la suspensión, frenos y equipo de seguridad de los coches del Grupo B -detalles que han sido desarrollados a lo largo de muchos años- y colocarlos en un auto con motor normalmente aspirado, quizá de

2.5 litros o algo así. Entonces podríamos tener una excelente fórmula. Los coches serían algo excitante y uno disfrutaría manejándolos, podrían deslizarse en las curvas, con cinco metros de antelación. No es tan divertido conducir con el Grupo A, comparado con lo que solía ser con el Grupo B. Pienso, también, que se oírán muchas protestas y preguntas acerca del auto. Este año, creo que habrá una protesta tras otra. Pienso que es inevitable con el Grupo A: no parece haber otro camino.

Mi próxima carrera será en Suecia, como había dicho. Es otro rally invernal, pero usaremos neumáticos de un tipo totalmente diferente. Es una carrera muy linda, totalmente distinta a ésta. Los caminos son hermosos, y es un rally seguro, debido a los bancos de nieve a ambos lados; me gusta muchísimo. Una vez más competiré contra Markku Alen, pero esta vez él será mi compañero de equipo. Yo lo tendré que conducir a mi manera, pero, por supuesto, dependerá de lo que Florio quiera que haga. La organización es muchísimo mejor; Montecarlo tendría que ser una carrera que uno disfrutase, pero ya hemos visto que clase de problemas hay que enfrentar allí, y no quiero pensar más en eso. Pero conservo un gran recuerdo: por lo menos, le gane a Walter Rohrl. ¡No son muchos los que lo derrotan en Montecarlo!

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

Tenga un Taunus único.



FACELIFT

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



Y solucione su problema.

Instale los nuevos paragolpes envolventes en una sola pieza.

De plástico de alto impacto.

Delantero con spoiler incorporado.

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

De fácil colocación, en los anclajes originales.

Oferta promocional por lanzamiento.

Coupé y Sedan



FACELIFT

LUBRIRAP - Av. Cabildo 4453/65 TE 70-2473
- Del Cazón y Eneas T.E. 82253
Pinamar (Bs. As.)

Informe Especial

Como ya es ilustrativa costumbre anual, entre una temporada y otra de la categoría máxima, brindamos una completa reseña actualizada de su historial. Además, por supuesto, puntualizamos interesantes elementos aportados al mismo por el último ejercicio, señalando asimismo datos fundamentales o simplemente curiosos. Entérese, pues, de todo y guarde este servicio de colección.



ESTADISTICA TOTAL

37 VECES FORMULA UNO



A la izquierda, dos autos que fracasaron en 1986, pese a que sobre ellos muchas esperanzas se habían depositado: la Ferrari F1/86 y el Brabham BT55-BMW, aquí conducidos en Jerez por Alboreto y Pairese, respectivamente.

Aquí al lado, los Benetton-BMW de Berger y Fabi, de actuaciones destacadas especialmente hacia el final de temporada, lideran un pelotón sobre el Force-Ford de Tambay, el Arrows de Boutsen, el Tyrrell de Brundle, el Ligier de Latite y el Arrows de Surer...

Gran expectativa en derredor del McLaren-TAG Porsche de Rosberg... A lo largo de la temporada, sólo se vio justificada en contadas ocasiones, alcanzando el "pico" en la "pole" de Hockenheim, justo el día en que anunció su retiro.



DIECISEIS CARRERAS DIECISEIS: Un total de dieciséis carreras compusieron la versión 1986 del Campeonato Mundial de Fórmula Uno. Esto significa que se cumplió totalmente el programa establecido. Pese a ser la cifra similar a la de la temporada 1985, hubo algunos cambios de Grandes Premios, con la exclusión de algunos y la lógica incorporación de otros. En

este rubro la nota saliente fue el debut absoluto del Gran Premio de Hungría, el primero realizado en un país de gobierno comunista. Las otras dos novedades de la programación la constituyeron los retornos de los grandes Premios de España, que no se disputaba desde 1981, y de México, cuya ausencia databa desde 1970. Como contrapartida, los que quedaron afuera

en 1986 por distintos motivos fueron los Grandes Premios de Sudáfrica, Holanda y Europa.

UN LARGO DÍA DE CARRERAS: Es lo que surge de sumar el tiempo empleado por los ganadores de los distintos Grandes Premios de la temporada. Para ser precisos, suma 26h13m13s270/1000, que los diferentes vencedores emplearon para reco-

rrer los 4.780,754 km que como exigencia de recorrido tuvieron las competencias. La mención de los datos se completa señalando que, durante dicho tiempo y trayecto, se completó un total de 1.044 vueltas a los diversos circuitos que a lo largo del año tocó en su periplo el Campeonato Mundial.

PARTICIPANTES: Hubo un total de

414 intervenciones en las clasificaciones del Campeonato Mundial durante 1986. De dicha cifra, 406, o sea un 98,09%, pudieron largar, en tanto de los 8 que no consiguieron hacerlo, 2 (Warwick en Austria y Tambay en Canadá) sufrieron inconvenientes antes de la partida, mientras que los restantes 6 (Dumfries, Ghinzani, Rothengatter, Nannini, De Cesaris y Danner) resultaron eliminados en las pruebas clasificatorias de Mónaco, que por otra parte fue la única carrera que limitó la participación de pilotos en cantidad. De los 406 que iniciaron las competencias, 180, es decir un 44,58% lograron arribar a la meta, en tanto 225, o sea un 55,41%, tuvieron la desgracia de abandonar, quedando en el tintero una desclasificación, que fue la sufrida por Alain Prost en el Gran Premio de Italia.

UN QUINTETO GANADOR. Cinco pilotos se repartieron los dieciséis triunfos en el Campeonato. Entre ellos prevaleció Nigel Mansell, con sus cinco éxitos, una más que los que sumaron su coequipier Nelson Piquet y el campeón Mundial Alain Prost. Con dos victorias se anotó Ayrton Senna, en tanto el restante éxito fue para Gerhard Berger, quien de esta manera debutó en el rubro ganadores, rompiendo el monopolio establecido por quienes tuvieron a su cargo la lucha por el título.

EQUIPOS, MOTORES Y GOMAS: Williams dominó netamente la temporada entre los equipos con sus 9 victorias. Lejos quedó McLaren con las 4 que logró Alain Prost, y más aún Lotus con 2 y Benetton con 1. Estas cifras se repitieron en el rubro motores, donde el predominio fue de Honda con 9, seguido de Porsche con 4, Renault con 2 y BMW con 1. Por último, entre los neumáticos la supremacía de Goodyear resultó aplastante con 15 victorias contra la solitaria lograda por Pirelli en México.

LAS POLE POSITIONS: En este terreno Ayrton Senna no dejó dudas con sus 8 poles sobre 16 carreras. Exactamente el cincuenta por ciento de efectividad. Las restantes se repartieron entre Piquet, Mansell y Fabi con dos cada una y Prost y Rosberg con una en cada caso. Pasando a los equipos, Lotus quedó al tope con 8, seguido de Williams con 4 y McLaren y Benetton con dos cada una. Nuevamente aparecen estas cifras al hablar de motores, donde quien mandó fue Renault con las 8 conquistas de Senna, seguido de Honda con 4, y Porsche y BMW con 2. Finalmente entre los neumáticos Goodyear volvió a prevalecer con amplitud con 14 poles contra las 2 que obtuvo Pirelli.

LOS RECORDS DE VUELTA: Tanto como para no quedar atrás de su compatriota aquí fue Nelson Piquet el que llevó la voz cantante en este grupo con 7 records. Con 4 se ubicó como escolta su coequipier Mansell, escalonándose luego Prost y Berger con 2 y Fabi con 1. Con tales cifras entre las marcas, la superioridad de Williams fue aplastante con 11 records contra 3 de Benetton y 2 de McLaren. Otra consecuencia es el dominio de Honda en el rubro motores, con 11 conquistas, en tanto las restantes fueron para BMW en 3 oportunidades y para Porsche en 2. Llegamos así a los neumáticos y otra vez vemos que Goodyear prevaleció sin problemas

con sus 13 records contra los 3 obtenidos por Pirelli.

LAS UNAS Y LAS OTRAS: El debutante Gran Premio de Hungría se lleva las palmas de la temporada 1986 por haber sido la prueba que más tiempo le demandó a su ganador, que resultó Nelson Piquet quien debió manejar 2h00m34s para llegar al triunfo. Contrariamente, encontramos al Gran Premio de Italia, otra carrera que ganó Piquet, pero en este caso empleando 1h17m42s889/1000 en el que fue el menor lapso de duración de un Gran Premio. También la carrera italiana resultó la más veloz con un promedio de 228,373 km/h, quedando para el Gran Premio de Mónaco el primado opuesto, o sea la carrera más lenta, con 134,634 km/h de promedio. En cuanto a diferencia, la menor entre el ganador y su escolta la tuvimos en España en el recordado final donde Senna superó a Mansell por 14/100 de segundo. En cambio, la victoria más cómoda en el momento de la bandera a cuadros fue la de Alain Prost en el Gran Premio de Inglaterra, cuando llegó con una vuelta de ventaja sobre Nelson Piquet. Por último, en materia de distancias recorrida, la carrera de Inglaterra fue la más extensa con un total de 315,450 km mientras que el Gran Premio de Detroit resultó el más corto con 253,465 km.

LLEGADAS Y ABANDONOS: En su retorno a los calendarios del Campeonato Mundial, el Gran Premio de México quedó como la carrera con más arribos, con un total de 16. Coincidentemente la otra competencia que reapareció en las programaciones, el Gran Premio de España fue la que menos coches, solo 8, vio llegar a su final. También en España se produjo la mayor cantidad de abandonos, llegando la cifra a 17. El menor número de deserciones lo encontramos en el Gran Premio de Mónaco, con 8, aunque en porcentaje ese privilegio se trasladó al de México, que con sus 10 deserciones sobre 26 automóviles que largaron, ostenta una marca del 38,46% contra los 40% que surgen de los 8 abandonos producidos en Mónaco sobre un total de 20 coches que partieron. En materia de cantidad de coches que iniciaron un Gran Premio, la mayor la compartieron Italia y México con 27, mientras que la menor fue la del mencionado Gran Premio de Mónaco, que por sus especiales características del circuito admitió sólo 20 autos en la grilla.

TREINTA Y DOS ACTORES: Esa fue la cifra total de pilotos participantes en los dieciséis Grandes Premios de la temporada 1986. Dentro de este exclusivo núcleo fue Italia quien efectuó holgadamente el mayor aporte con 10, seguido a la distancia por Francia con 5, Inglaterra con 4 y Brasil con 2. Un representante cada uno tuvieron en el torneo, Alemania, Australia, Bélgica, Canadá, Escocia, Estados Unidos, Finlandia, Holanda, Suecia y Suiza.

DIECISEIS CON ASISTENCIA PERFECTA: Dieciséis pilotos no faltaron a ninguna de las carreras que propuso el Campeonato Mundial. Fueron ellos Alain Prost, Keijo Rosberg, Martin Brundle, Philippe Streiff, Nigel Mansell, Nelson Piquet, Riccardo Patrese, Ayrton Senna, Jonathan Palmer, Alan Jones, Thierry Boutsen, Teo Fabi, Gerhard Berger, René Arnoux, Michele

1950-1986: TODAS LAS POLE POSITIONS

PILOTOS

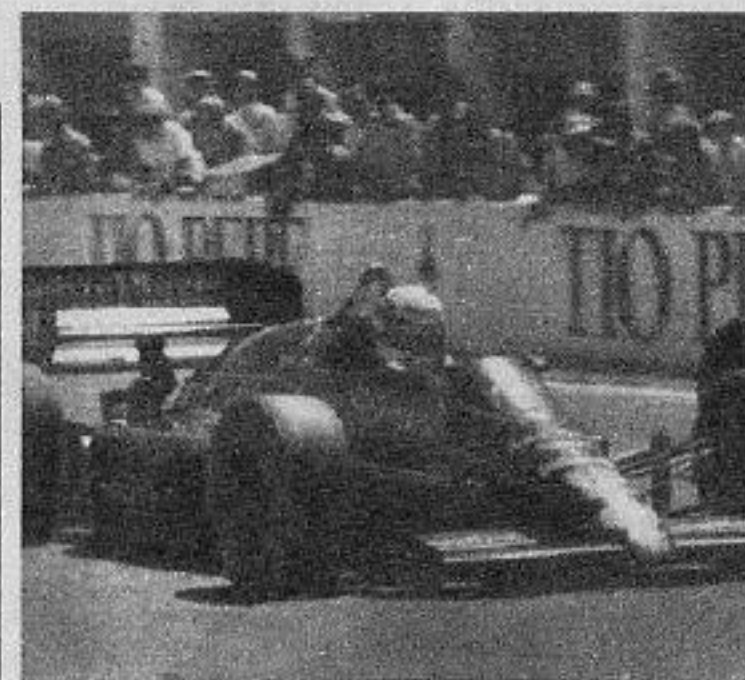
Ayrton Senna dominó en 1986 en este rubro con sus ocho poles, que elevaron a 15 su haber total, proyectándolo al décimo lugar general. No hubo entonces mayores variantes en las posiciones de avanzada, donde sigue mandando Jim Clark con 33 conquistas, seguido de Fangio con 27, Lauda con 24 y Piquet con 22, siendo el brasileño el primer representante de los pilotos actualmente en actividad. Con 16 poles comparten la cuarta posición Arnoux y Andreoli, y con una menos están Stewart y Prost. Los sigue Moss con 16, y recién luego aparece el ahora vigente Senna. Detrás del brasileño se escalonan Ascari, Hunt y Peterson con 14; Brabham, Graham Hill e Ickx con 13; Rindt con 10; Surtees con 8; Lafitte con 7; Reutemann, Phil Hill, Emerson Fittipaldi, Jabouille, Rosberg y Jones con 6; Amon, Tarra, Regazzoni y Tambay con 5; González, Hawthorn y Mansell con 4; Brooks, De Angelis, Teo Fabi, Gurney, Janier, Pironi y Jody Scheckter con 3; Lewis Evans, Patrese, Siffert, Villeneuve y Watson con 2; Alboreto, Bandini, Bonnier, Brambilla, Castellotti, Collins, De Cesaris, Depailler, Giacomelli, Hulme, Pace, Parkes, Price, Revson y Von Trips con 1.

EQUIPOS

Pese a anotarse con ninguna victoria, Ferrari sigue mandando con 91 éxitos. Con los dos logrados por Senna, Lotus achicó algo la diferencia, y ahora lo escolta con 77, en tanto algo más avanzó McLaren que tiene 52. Quien sí progresó y mucho fue Williams, que gracias a los 9 triunfos cosechados por la dupla Mansell-Piquet, ostenta 31 y amenaza seriamente a la cuarta posición, que aun es de Brabham con 34. A continuación, pero ya cada vez más lejos, están Tyrrell con 23, B.R.M. con 17, Cooper con 16, Renault con 15, Alfa Romeo con 10, Maserati, Mercedes Benz, Matra y Vanwall con 9, Ligier con 8, March y Wolf con 3, Honda con 2; Eagle, Penske, Porsche, Shadow, Benetton y Hosketh con 1.

MOTORES

No hubo grandes novedades en los primeros puestos, donde Cosworth es y lo seguirá siendo por mucho tiempo, un cómodo líder con 156 éxitos, seguido de Ferrari con 91 y Climax con 40. Porsche se afianzó en el cuarto lugar con 23, distanciándose de Renault que alcanzó los 20 y superó a B.R.M., estático en sus 19 y acosado por Honda, que ya llegó a los 16. Más atrás vemos a Alfa Romeo con 12, Maserati con 11; Mercedes Benz, Vanwall y BMW con 9, Repco con 8, Matra con 3 y Westlake con 1.



1986: LA CONFIABILIDAD DE LOS WILLIAMS



Nigel Mansell acosado por Nelson Piquet. Una lucha que no impidió al equipo inglés presentar los autos más confiables en conjunto, y llevarse la Copa de Constructores '86.

Williams no ganó porque si la Copa de Constructores 1986. Sus dos autos fueron durante todo el último torneo, no sólo los más veloces sino también los más confiables, más allá de que "un neumático traicionero" le haya birlado a Nigel Mansell un título que tenía casi en el bolsillo. Y de esta afirmación dan cuenta también los inapelables números en la siguiente tabla que muestra el total de los kilómetros recorridos por cada equipo en los dieciséis Grandes Premios, tomando en cada caso sólo al mejor de sus autos en las distintas carreras.

1°) Williams	4.107 km
2°) Ligier	3.803 km
3°) McLaren	3.704 km
4°) Arrows	3.490 km
5°) Tyrrell	3.457 km
6°) Ferrari	3.253 km
7°) Benetton	2.978 km
8°) Lotus	2.885 km
9°) Brabham	2.793 km
10°) Zakspeed	2.756 km
11°) Force	2.631 km
12°) Minardi	1.726 km
13°) Osella	1.441 km

1986: GERHARD BERGER, EL NUEVO GANADOR

Pese a que Prost, Mansell, Piquet y Senna se repartieron casi todas las victorias en el certamen 1986, igual quedó un lugar para incorporar un nuevo nombre a la selecta lista de ganadores de Grandes Premios. Fue Gerhard Berger, el austriaco que se convirtió en la revelación del certamen, concepto que reafirmó con su primer éxito, conseguido el 12 de octubre en el Gran Premio de México. Un acontecimiento que también entre las marcas sacó de perdedor a Benetton.

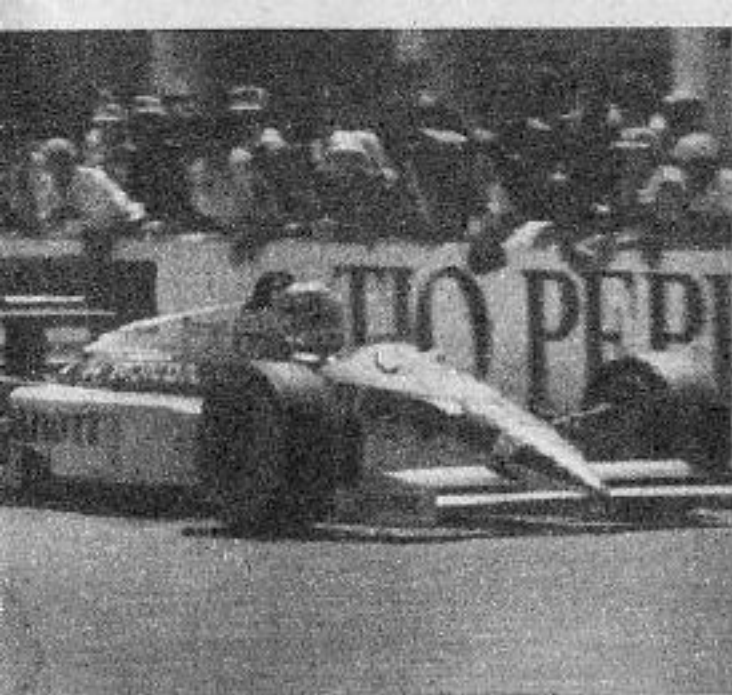
No fue ésta la única primera conquista que Berger logró el año anterior en la Fórmula Uno. Un par de meses antes de su triunfo inicial, obtuvo en el Gran Premio de Austria el record de vuelta, algo que sirvió como consuelo para un triunfo que en su país se lo escapó por un inconveniente mecánico.

También hubo otras "primeras veces" aunque no de tanta dimensión como estas Johnny Dumfries en Hungría, Christian Danner en Austria y Philippe Alliot en México, lograron sus primeros puntos en el Campeonato Mundial. En el caso del escocés, durante su primera temporada en la categoría.

Finalmente, entre los Grandes Premios, hubo un primerizo, el de Hungría, con la importancia de haber sido también el primer país de Europa Oriental que se incorporó al Campeonato Mundial de Fórmula Uno.



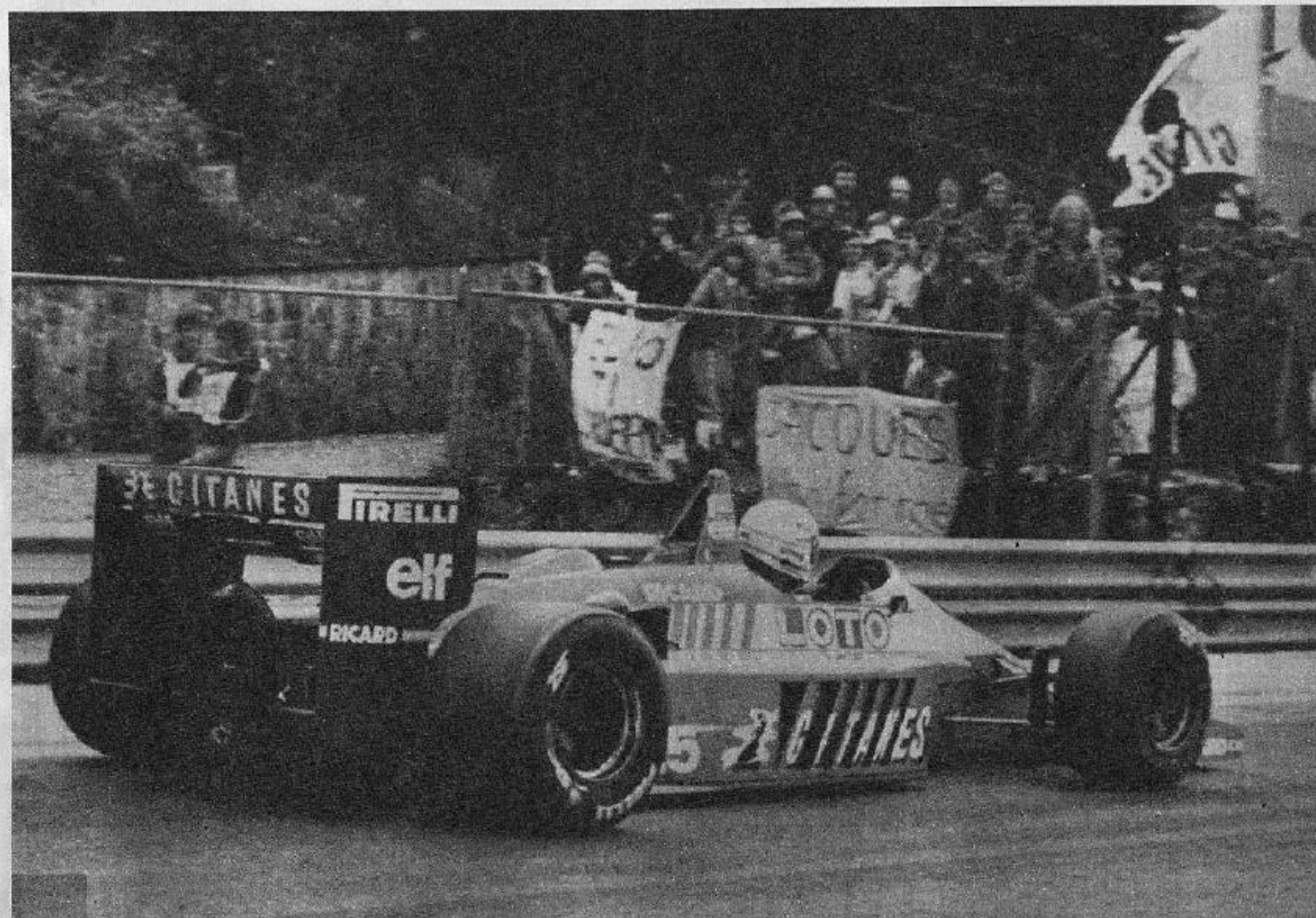
La foto de Gerhard Berger, el nuevo ganador que trajo el certamen. Este año en Ferrari, el austriaco buscará repetir.



El vibrante final en España '86. Fue la carrera que se definió por menor diferencia y también la que produjo mayor cantidad de abandonos. También la que marcó la reaparición de España en el calendario.



Johnny Dumfries en el habilláculo del Lotus. El escocés fue uno de los cuatro pilotos que debutaron en 1986 en la categoría. También, uno de los que en dicha temporada lograron sus primeros puntos en el torneo.



René Arnoux sobre el Ligier. El francés volvió en 1986 a la categoría tras su alojamiento de Ferrari. Cumplió decorosamente.

1950-1986: TODOS LOS TRIUNFOS



Alain Prost, en Mónaco, levantando la copa del vencedor. Veinticinco veces el francés repitió esta escena y aspira a seguir en busca del record de Stewart.

PILOTOS

Alain Prost sigue avanzando a pasos agigantados en procura de alcanzar el liderazgo histórico en este importante rubro. Gracias a sus cuatro victorias de 1986, el francés elevó a 25 su haber, trepando al segundo lugar en compañía de otros grandes como su ex compañero Niki Lauda y el inolvidable escocés Jim Clark, y ubicándose a solo dos de Jackie Stewart que por ahora (¿por cuánto tiempo más?) conserva el primado con 27. Tercero con sus inamovibles 24 éxitos está Juan Manuel Fangio, apareciendo luego otro que escaló mucho en la pasada temporada, como Nelson Piquet, ganador de 17 Grandes Premios. Posteriormente, en un lote ya más compacto están Moss con 16; Jack Brabham, Emerson Fittipaldi y Graham Hill con 14; Ascari con 13; Reulemann, Andretti y Jones con 12; Hunt, Peterson y Jody Scheckter con 10; Hulme e Ickx con 8; Mansell (otro que progresó bastante gracias a sus 5 triunfos del '86) y Arnoux con 7; Brooks, Laffite, Rindt, Surtees y Villeneuve con 6; Farina, Alboreto, Regazzoni, Rosberg y Watson con 5; Gurney, McLaren y Senna con 4; Collins, Phil Hill, Hawthorn y Proni con 3; Depailler, de Angelis, González, Jabouille, Patrese, Revson, Pedro Rodríguez, Siffert, Trintignant, Tambay y Von Trips con 2; Baghetti, Bandini, Belloc, Bonnier, Brambilla, Cevert, Fagnoli, Gethin, Ginther, Ireland, Mass, Musso, Nilsson, Pace, Scarlotti, Taruffi y Berger con 1.

EQUIPOS

Lotus es el nuevo líder en este grupo. Gracias a las ocho logradas por Ayrton, alcanzó las 107, superando a Ferrari que, en su magra temporada '86 se quedó en 102. Recién con 39 aparece el tercero, que es Brabham, seguido de Renault con 32 y McLaren con 25. En sexto lugar encontramos a Williams con 17, que desplazó a Tyrrell que no se movió de 14. El panorama se completa con el siguiente orden: Alfa Romeo con 12, B.R.M. y Cooper con 11, Maserati con 10, Ligier con 9, Mercedes Benz y Vanwall con 7, March con 6, Matra con 4, Shadow con 3, Lancia y Benetton con 2, Arrows, Honda, Lola, Porsche, Toleman y Wolf con 1.

MOTORES

También aquí el predominio de los Cosworth es amplio, con 131 contra 102 de Ferrari. La variante se produjo en el tercer lugar, que pasó a ser propiedad de Renault con 51 dejando atrás a Climax, que se quedó en 45. Lejos de este poker hallamos a Alfa Romeo con 15, BMW con 14, Maserati con 11, B.R.M. con 10, Honda y Porsche con 8, Mercedes Benz, Repco y Vanwall con 7; Matra con 4, Lancia con 2 y Hart con 1.

1986: SENNA "O REI" DE LAS PRUEBAS CLASIFICATORIAS

Ayrton Senna fue el "rey" de las pole positions en la temporada 1986. Sus ocho conquistas sobre un total de dieciséis y el espectacular porcentaje consiguiente del cincuenta por ciento de eficacia, dejan pocas dudas al respecto. Y por si las hubiera, aquí tenemos dos nuevos datos estadísticos sobre el tema, que ven colocado al brasileño en el tope como la reafirmación total de que él fue "el hombre de las poles" en el pasado Campeonato.

En la primera referencia encontramos la suma total de los tiempos logrados en las pruebas clasificatorias de todo el torneo, por los distintos pilotos. La lista excluye a Jacques Laffite, Elio de Angelis, Marc Surer, Eddie Cheever, Allen Berg, Philippe Alliot, Ivan Capelli y Alex Caffi, quienes por distintos motivos no completaron la temporada o bien participaron en forma aislada.

Vemos así al frente a Senna con un total de 22m40s959/1000 empleado en las dieciséis clasificaciones. El brasileño supera por casi cinco segundos a Mansell que tiene 22m45s915/1000 y a su vez relega al tercer puesto a su coequipo Piquet, que utilizó 22m47s443/109000. Recién en el cuarto lugar aparece el Campeón Prost, con 22m53s552/1000, ubicándose posteriormente Rosberg con 23m00s327/1000. Berger con 23m05s276/1000, Arnoux con 23m08s874/1000, Fabi con 23m16s544/1000, Alboreto con 23m16s378/1000, Patrese con 23m21s783/1000,

Johansson con 23m24s846/1000, Tambay con 23m30s045/1000, Dumfries con 23m33s123/1000, Warwick con 23m37s314/1000, Brundle con 23m39s860/1000, Jones con 23m48s013/1000, Boutsen con 23m48s218/1000, Streiff con 23m54s045/1000, Palmer con 24m02s515/1000, De Cesaris con 24m12s150/1000, Nannini con 24m14s011/1000, Danner con 24m29s081/1000, Rothengatter con 24m45s389/1000 y Ghinzani con 24m52s083/1000.

El otro elemento estadístico en favor de Senna surge de esta especial tabla que llega tras dividir la suma total de los puestos de clasificación previa obtenidos por cada piloto en las distintas carreras, por la cantidad de participaciones que tuvieron durante la temporada. Por tal motivo, en este caso están contemplados todos los pilotos que intervinieron en el certamen. Las respectivas cuentas vuelven a colocar al tope a Ayrton con un promedio de 2.44, seguido de Mansell con 3 exactos y Piquet con 3.62. Nuevamente aparece Prost en el cuarto lugar, con 4.25, escalonándose a continuación Rosberg con 6.50; Berger con 6.56; Arnoux con 7.87; Fabi con 9.50; Alboreto con 9.62; Cheever con 10; Laffite con 10.55; Patrese con 11.06; Johansson con 11.31; Alliot con 11.43; Tambay con 12.67; Dumfries con 13.40; Warwick con 15.09; Brundle con 15.25; Jones con 16.87; Boutsen con 16.94; de Angelis con 17.25; Streiff con 18.31; Surer con 19; Palmer con 20.31; Nannini con 20.73; De Cesaris con 20.93;



Nadie pudo discutirle a Ayrton Senna en 1986 el mote de "Rey de las pole positions"

Danner con 21.60; Ghinzani con 24.07; Rothengatter con 24.31; Capelli con 25; Berg con 26 y Caffi con 27.



1986: LOS FRACASOS DE FERRARI Y BRABHAM

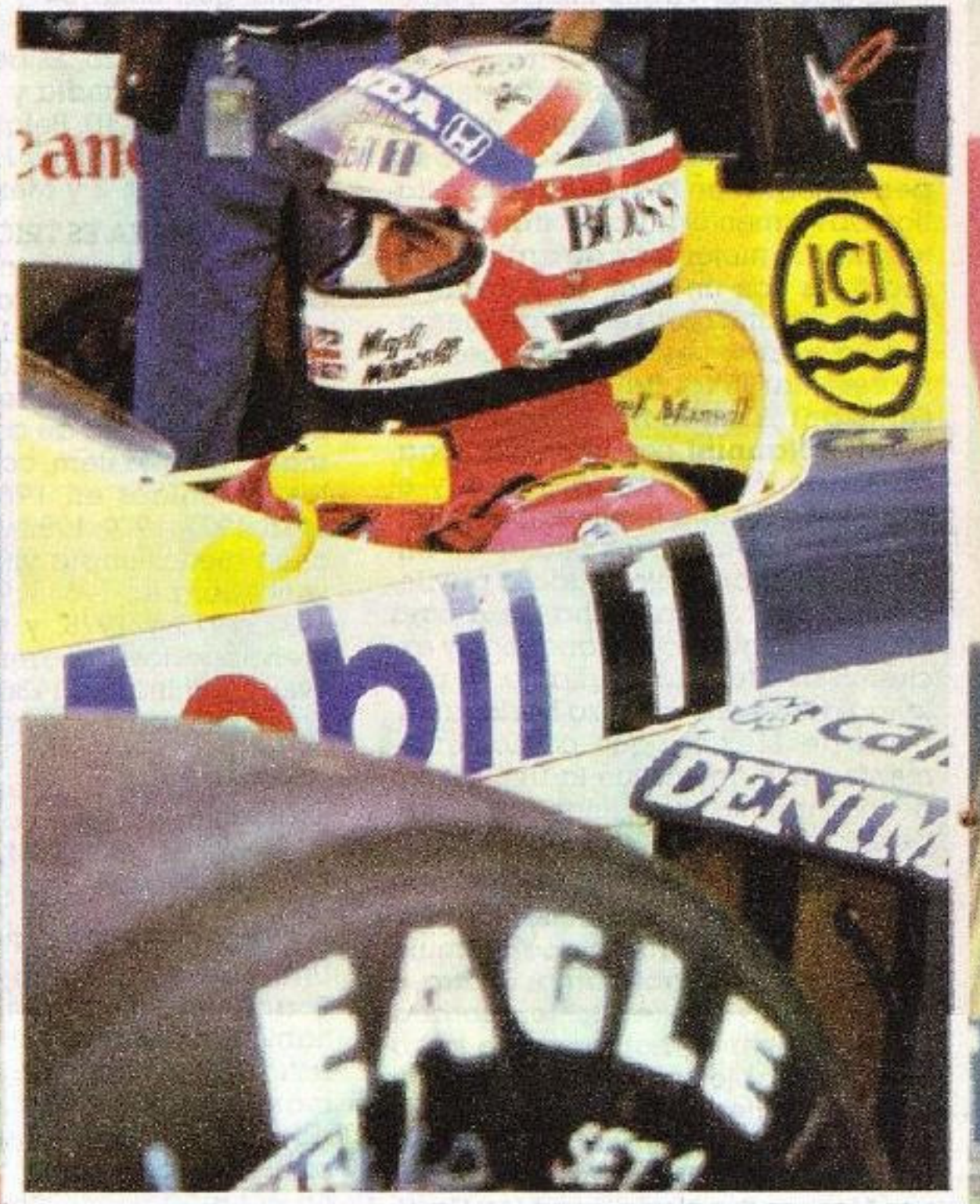
La versión 1986 del **Campeonato Mundial de Fórmula Uno** también se nutrió de fracasos. Fracasos que, en algunos casos resultaron más estridentes que otros por provenir de quienes acostumbran a estar emparentados con el éxito. Y esas frustraciones rotundas, y algo sorprendidas que nos dejó la pasada temporada, tuvieron a **Ferrari** y **Brabham** como sus protagonistas centrales. Dos equipos que con, disímiles circunstancias penaron a lo largo del torneo, sin llegar en ningún momento a convertirse en actores principales de la disputa por el cetro máximo.

Ferrari vivió quizá la peor temporada de la década. A nivel resultados, basta

con decir que sus pilotos no pudieron conseguir ni siquiera un triunfo. Algo que para encontrar antecedentes cercanos tenemos que remontarnos a 1980. A nivel técnico, el modelo 156 no rindió en ningún momento en la medida esperada, especialmente por los terribles problemas de chasis. Las consecuencias deportivas fueron que tanto **Michelle Alboreto** como **Stefan Johansson** nunca anduvieron por los puestos de vanguardia y si algunas pocas veces llegaron al podio, como ocurrió en **Austria**, fue más por falencias ajenas que por méritos propios. Las consecuencias políticas quedaron reflejadas con el relevo del personal técnico y la incorpora-

ción de **John Barnard**, proveniente de McLaren.

El otro gran "sapo" de la temporada lo hizo **Brabham**. Especialmente con su revolucionario modelo **BT55**, que demostró haber nacido mal desde las pruebas preliminares en **Paul Ricard** y **Jacarepaguá**. Las mejoras que se intentaron nunca dieron frutos y por si esto fuera poco se agregó el matiz trágico de la muerte de **Elio De Angelis**, en Paul Ricard, mientras intentaba hacer andar lo que nunca anduvo. El colofón de esta historia fue el retorno a pista del convencional **BT54**. El **BT55** que pretendió revolucionar el ambiente quedó como un gran fracaso.



En la foto (muy) mayor, el Lotus-Renault de Senna asediado por los dos McLaren-TAG Porsche de Prost y Rosberg, enmarcados en el imponente y multitudinario escenario de Imola. Y asomando por la "ventana" primer plano para una Goodyear Eagle de las que "variosipos" no se usaron más, con cockpit de Williams-Honda detrás contentando a Nigel Mansell. Todos, notables del '86, por cierto.

Alboreto y Stefan Johansson. A punto estuvieron de incorporarse a esta lista Johnny Dumfries, Piercarlo Ghinzani, Christian Danner, Andrea De Cesaris y Alessandro Nannini, quienes se presentaron también a todos, pero no largaron en Mónaco al quedar eliminados en pruebas clasificatorias.

EL QUE MAS VECES LLEGO: Fue el campeón Alain Prost. Trece veces sobre dieciséis largadas, el francés vio la bandera a cuadros. Una efectividad que fue fundamental para la conquista del título, y que solo tuvo sus perlas negras en Brasil, Hungría e Italia. Obviamente para el francés fue también la mejor serie de arribos consecutivos con un total de 9 desde el G.P. de España hasta el G.P. de Alemania. La cara opuesta de la moneda la representaron los italianos Piercarlo Ghinzani, Andrea De Cesaris y Alessandro Nannini con una sola llegada sobre 15 carreras largadas, y el agregado de una eliminación. Ya entrando en detalles, los pilotos de Minardi se llevaron otro dudoso privilegio con una larga racha de escasa efectividad que con abandonos, y exclusión de Mónaco mediante, se prolongó desde el comienzo hasta la carrera de México, que coincidentemente para ambos fue la única donde lograron llegar al final de la competencia.

CUATRO NOMBRES NUEVOS: Tampoco en 1986 fueron muchos los pilotos que se incorporaron a la Fórmula Uno. En total contabilizamos cuatro, o sea uno más que en la temporada 1985. El poker de hombres que logró el ansiado objetivo, como lo es debutar en la categoría máxima, lo integraron el escocés Johnny Dumfries, el canadiense Allen Berg y los italianos Alessandro Nannini y Alex Caffi. A ellos, en materia de novedades, se sumó el regreso de René Arnoux, que tras su alejamiento de Ferrari en el inicio del torneo 1985, retornó a la Fórmula Uno sobre un Ligier.

BUTACAS QUE TUVIERON MAS DE UN DUEÑO: Suele ser inevitable en cada temporada que haya autos que cambien de piloto durante el transcurso del mismo por los más diversos motivos. 1986 no representó la excepción y así entre ellos contamos al Brabham número 8, que por la trágica desaparición de Elio De Angelis pasó a tener como piloto a Derek Warwick. Otro accidente, aunque afortunadamente no fatal, el de Marc Surer, obligó al suizo a dejarle a Christian Danner su plaza en Arrows. A su vez el lugar que el alemán había ocupado desde el comienzo en Osella pasó a manos del canadiense Allen Berg, que en Italia a su vez transitoriamente lo dejó para propiciar el debut de Alex Caffi. Otro de los accidentes que tuvo el torneo, en este caso el de Jacques Laffite en Inglaterra, le dio a Philippe Alliot la oportunidad de retornar a la categoría en reemplazo de su compatriota sobre un Ligier. Finalmente, otro retorno, aunque fugaz, provocado por un accidente de su titular, fue el de Eddie Cheever, quien en Detroit ocupó en Lola el puesto que habitualmente fue de Patrick Tambay.

LOS BRITANICOS SE ESCAPAN: Gracias a los cinco triunfos de Nigel Mansell, los pilotos británicos y entre ellos los ingleses, se consolidaron al tope de los vencedores de Grandes Premios en todo el historial de la Fórmula Uno.

Ahora Gran Bretaña encabeza ese rubro con 124 victorias (67 ingleses, 52 escoceses y 5 irlandeses) escoltado por Francia, que con los cuatro éxitos de Prost llegó a las 52. Argentina continúa tercera con 38, aunque seriamente amenazada por Brasil, que con la dupla Piquet-Senna, ya va por las 36, Italia que tiene 34 y Austria que se anota con 32. Posteriormente están Australia con 26, Estados Unidos con 22, Nueva Zelanda y Suecia con 12; Sudáfrica con 10; Bélgica con 8; Suiza con 7; Canadá con 6; Finlandia con 5; Alemania con 3 y México con 2.

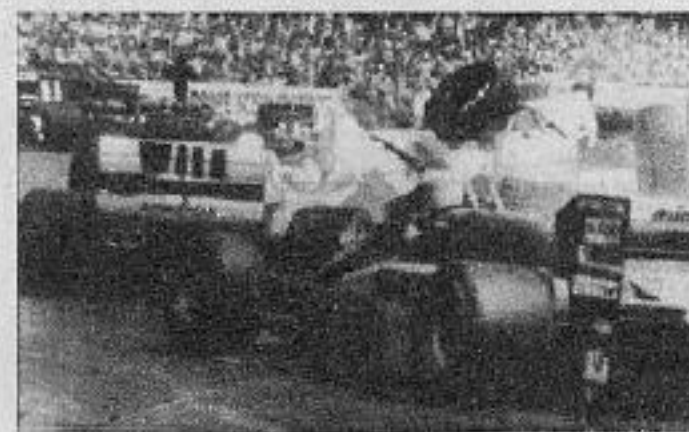
WILLIAMS YA ES TRICAMPEON: Con el trofeo alcanzado en la temporada anterior en la Copa de Constructores, Williams sumó el tercero, igualando la marca de McLaren. Ferrari, pese a su magra cosecha en el año tiene el consuelo de conservar la primacía en este ítem, con sus ocho títulos, obtenidos en 1961, 1964, 1975, 1976, 1977, 1979, 1982 y 1983. Con una copa menos en sus vitrinas, Lotus fue vencedora en 1963, 1965, 1968, 1970, 1972, 1973 y 1978; y ya con tres los mencionados McLaren (1974, 1984 y 1985) y Williams (1980, 1981 y 1986). La lista se completa con los dos campeonatos logrados por Brabham (1966 y 1967) y Cooper (1959 y 1960), y los solitarios títulos conquistados por Vanwall (1958), B.R.M. (1962), Matra (1969) y Tyrrell (1971).

EL TERCER TITULO PARA PORSCHE: Una nueva conquista logró en 1986 Porsche en el rubro motores. La confiabilidad del impulsor alemán le permitió a Prost obtener el cetro y a la marca germana el lauro en ese sentido por tercer año consecutivo. A todo esto, Cosworth sigue prevaleciendo en el historial, con sus doce conquistas, concretadas en 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1974, 1976, 1978, 1980, 1981 y 1982. Ferrari lo sigue con 9 trofeos, cosechados en 1952, 1953, 1956, 1958, 1961, 1964, 1975, 1977 y 1979, ubicándose a continuación Climax con cuatro (1959, 1960, 1963 y 1965); Porsche (1984, 1985 y 1986) con tres; Alfa Romeo (1950 y 1951); Mercedes Benz (1954 y 1955); Maserati (1954 y 1957); Repco (1966 y 1967) con dos y Lancia (1956); B.R.M. (1962) y B.M.W. (1983).

LOS NEUMATICOS TAMBIEN TIENEN SU HISTORIA: Y en la misma, tras este nuevo ejercicio es Goodyear quien lidera con amplitud, con sus 184 victorias. A más de un centenar de diferencia recién aparece su más "cercano" escolta que es Dunlop con 83. Más atrás se encuentran Michelin con 59, Firestone con 50, Pirelli con 40, Englebert con 11 y Continental con 9. Por lo visto, y ante la exclusividad que este año tendrán los neumáticos americanos pasará mucho tiempo antes de que puedan llegar a ser superados en este rubro.

PROST AL SEGUNDO LUGAR: ¿Cómo, si es el campeón mundial? Pero en este caso la referencia está relacionada con los puntajes totales acumulados por los pilotos durante toda su actuación en la Fórmula Uno. Con los obtenidos en 1986, el francés suma 360,50 habiendo superado por apenas 0,5 punto a Jackie Stewart. Como próximo y no tan lejano objetivo para alcanzar se encuentra Niki Lauda, que con sus 420,50 puntos es el líder por el momento. ¿Tardará mucho Alain en alcanzarlo?

1986: LOS ACCIDENTES NO FALTARON



La temporada 1986 del Campeonato Mundial de Fórmula Uno no estuvo exenta de accidentes. Lamentablemente, esta es una regla que casi no conoce excepciones. Y, por desgracia, a la hora del recuento del capítulo del año pasado, queda entre aquellos uno que tuvo consecuencias fatales. Paradójicamente, el mismo no ocurrió en ninguna de las carreras realizadas y si en ocasión de uno de los tantos ensayos que la Fórmula Uno realiza en Paul Ricard. Allí y en un espectacular accidente sobre el extraño Brabham BT55 dejó su vida Elio de Angelis, alguien que, más allá de su extensa y meritoria campaña, había trascendido por sus virtudes humanas. Su desaparición fue un duro golpe para el ambiente y marcó el retorno del sino trágico a la categoría, que no provocaba víctimas fatales desde que Riccardo Paletti muriera tras el accidente protagonizado en la largada del Gran Premio de Canadá de 1982.

Otro percance grave que nos dejó el torneo fue el de Jacques Laffite. Ocurrido en los prime-

Los graves accidentes de la temporada. Un Laffite. El restante, en Paul Ricard, terminó con

1950-1986: TODOS LOS RECORDS DE VUELTA

Quien escaló últimamente, y mucho, en este aspecto, fue el brasileño Nelson Piquet, quien con los 7 records obtenidos en 1986, suma ya 22, habiéndose ubicado cuarto a sólo uno del 3° Juan Manuel Fangio. En el tope de esta tabla se encuentra Jim Clark con sus 27, superando por dos a Niki Lauda. Tras este cuarteto de privilegio asoma Moss con 20, y recién en la sexta posición aparece el Bicampeón Mundial Prost con 18. Con tres menos, es decir con 15, comparten el siguiente lugar Stewart, Regazzoni e Ickx, completando la decena de puestos principales Alan Jones con 13. A continuación vemos a Arnoux con 12, seguido de Ascari y Surtees con 11; Brabham, Graham Hill y Andretti con 10; Hulme y Peterson con 9; Hunt con 8; Gurney, Villeneuve y Laffite con 7; Taras, González, Hawthorn, Phil Hill, Emerson Fittipaldi, Mansell y Jody Scheckter con 6; Reutemann, Pace y Watson con 5; Bellise, Depailler, Pironi y Senna con 4; Brooks, Ginther, Jarier, Rindl, McLaren, Patrese, Rosberg y Alboreto con 3; Bancini, Brambilla, Cevert, Mass y Tambay con 2; Martini, Mieres, Musso, Taruffi, Behra, Hermann, Kling, Villorosi, Trintignant, Pedro Rodríguez, Scariotti, Pescarolo, Oliver, Raghetti, Ireland, De Cesaris, Hailwood, Henton, Surer, Warwick, Johansson, Alwood y Berger con 1.

EQUIPOS

Ferrari se da el gusto de dominar este grupo con 100 conquistas, pese a no haber agregado ninguna en 1986. Tampoco sumaron Lotus y Brabham, pese a lo cual mantuvieron sus posiciones de escoltas inmediatas con 66 y 41 records respectivamente. Si, en cambio, anotaron nuevas marcas McLaren y Williams, especialmente esta última, que con sus once records trepó a los 33, poniéndose como seria amenaza de McLaren, que tiene por ahora 36. Muy lejos aparecen luego Tyrrell con 19, Renault con 18, Maserati con 15, Alfa Romeo, B.R.M. y Cooper con 14, Matra con 12, Ligier con 10, Mercedes Benz con 9, March y Vanwall con 6, Surtees con 4, Benetton con 3, Eagle, Honda, Shadow, Toleman y Wolf con 2; Ensign, Gordini, Hesketh, Lancia y Parnelli con 1.

MOTORES

Nuevamente vemos en este lugar a los Cosworth adelante con 135, con Ferrari como lejano perseguidor con su centenar de records. A la distancia, Climax con 47 y Renault con 21 completan el poker de destacados. El quinto lugar es de Honda, con su espectacular escalada y una marca de 17 que le permitió dejar atrás a Porsche y Maserati, que tienen 16; Alfa Romeo, que posee 14; BMW que logró 12, Matra que muestra 11 y Mercedes Benz que suma 9. Finalmente encontramos a Vanwall con 6, Repco con 4, Hart con 2 y Weslake con 1.



Piquet en el podio de Hungría, junto a Mansell y Senna, los otros pretendientes que vieron frustrada su ambición de título. Piquet, como consuelo, fue quien más records de vuelta logró en la temporada

Los instantes del Gran Premio de Inglaterra, sus consecuencias no resultaron, por suerte, tan tremendas para el piloto francés, quien sin embargo sufrió serias heridas en las piernas que, a pesar de su actual recuperación, le plantean dudas ciertas sobre la continuidad deportiva en la Fórmula Uno. Por esas cosas que tiene el destino, en esta carrera Laffite igualaba el record de 176 presentaciones en GG.PP. que hasta ese momento ostentaba con exclusividad Graham Hill. El tiempo dirá si Jacques puede concretar sus intenciones de superarlo.

Finalmente, también el Gran Premio de Mónaco fue escenario de otro accidente espectacular. Nos referimos al de Patrick Tambay, quien con su Lola dio una vuelta de campana tras chocarse con el Tyrrell de Martin Brundle, para caer luego en posición normal. Por suerte, todo no pasó de un susto para el piloto, quien relató cabalmente el difícil momento vivido, comentando: "Por un instante le vi la cara a la muerte..."

Inglaterra, ocasionó serias heridas a vida de Elio de Angelis

1986: PROST, EL QUE MAS KILOMETROS RECORRIO



La efectividad de los McLaren volvió a probarse en la temporada 1986. Y especialmente el de Prost (aquí, en Australia), que fue, de todos los autos de la categoría, el que más kilómetros recorrió.

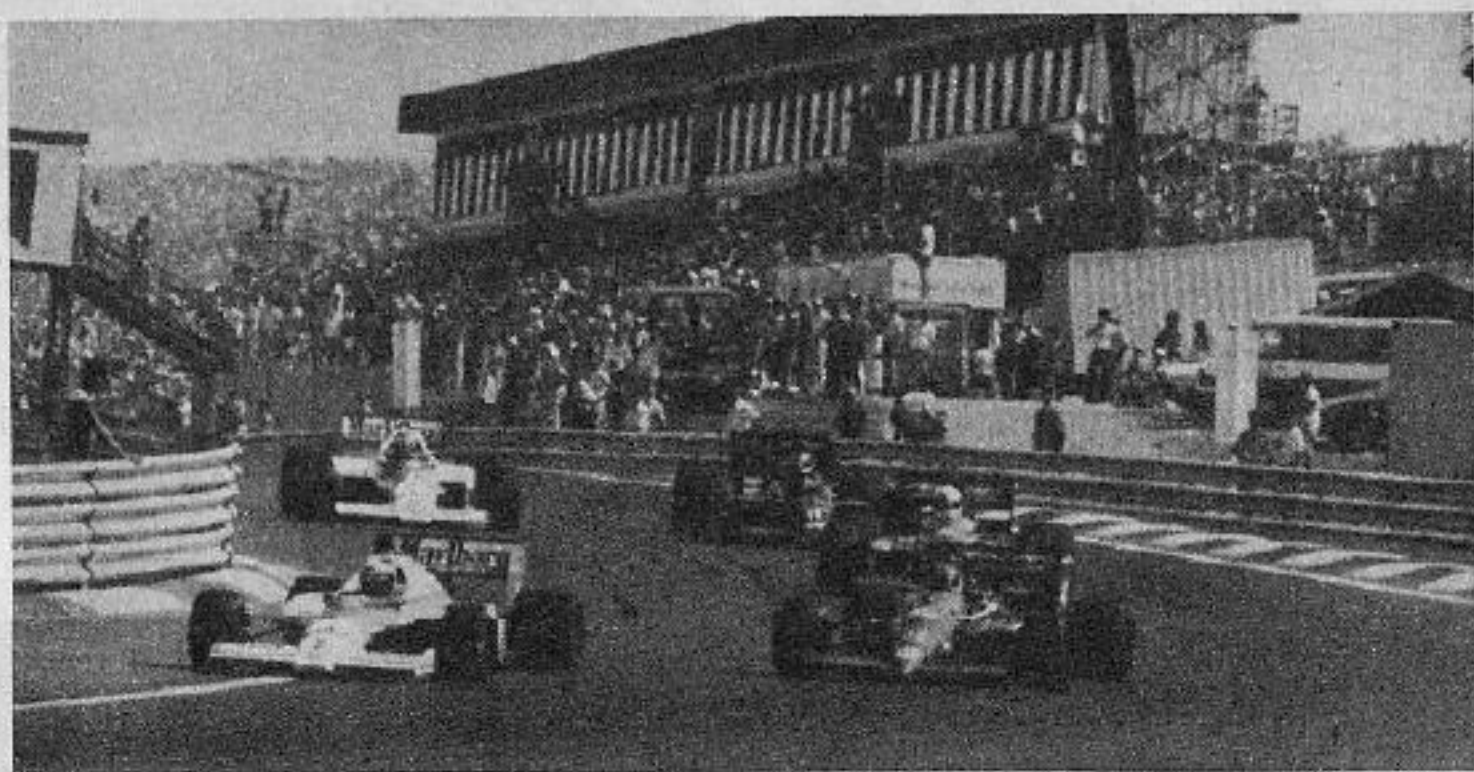
Varios fueron los argumentos que expuso Alain Prost para llegar a su segunda conquista mundial en la Fórmula Uno: su talento, su estrategia, su suerte y también sus grandes dotes de piloto confiable. Esto último es algo que queda demostrado en la siguiente tabla, que es encabezada por el francés y donde están consigna-

dos los kilómetros recorridos, la cantidad de vueltas y el número de Grandes Premios disputados, de cada uno de los treinta y dos pilotos que intervinieron en el certamen 1986. Como detalle, vemos que tanto Prost como su escolta Piquet figuran con la misma cantidad de vueltas dadas. Claro que el Campeón desequilibró porque las suyas fueron más largas.

Piloto	Km	Vueltas GG.PP.
1º) Prost	4.257	934 16
2º) Piquet	4.206	934 16
3º) Mansell	4.008	889 16
4º) Arnoux	3.985	879 16
5º) Brundle	3.655	811 16
6º) Johansson	3.455	734 16
7º) Senna	3.354	739 16
8º) Boutsen	3.349	759 16
9º) Berger	3.335	689 16
10º) Straiff	3.261	730 16
11º) Palmer	3.219	718 16
12º) Rosberg	3.147	691 16
13º) Alboreto	3.031	649 16
14º) Dumfries	2.878	657 15
15º) Patrese	2.728	606 16
16º) Fabi	2.621	566 16
17º) Tambay	2.571	566 15

18º) Danner	2.523	531 15
19º) Jones	2.255	438 16
20º) Laffite	1.959	444 9
21º) De Cesaris	1.919	395 15
22º) Warwick	1.673	149 10
23º) Nannini	1.533	320 15
24º) Rothengatter	1.409	267 12
25º) Alliot	1.355	307 7
26º) Berg	1.281	281 9
27º) Ghinzani	1.183	235 15
28º) Surer	1.072	229 5
29º) De Angelis	577	129 4
30º) Caffi	261	45 1
31º) Capelli	206	37 2
32º) Cheever	145	35 1

Como datos interesantes para agregar, señalemos que el recorrido total de los 16 Grandes Premios comprendió 4.780.754 km dividido en 1.044 vueltas. Por lo tanto, los porcentajes de efectividad de Prost fueron del 89,04% en cuanto a kilómetros recorridos y del 89,46% con respecto a los giros completados.



El Gran Premio de Hungría fue la gran novedad de la temporada '86. Por primera vez la Fórmula Uno se presentó en un país europeo oriental.

La imagen de Stefan Johansson en su Ferrari. No fue un año propicio para el equipo italiano ni, por consiguiente, para el piloto sueco.



Berger en lo alto del podio de México '86. Esta fue otra carrera que volvió a disputarse tras varios años y la que vio mayor cantidad de autos clasificados.

COSTIAS SUELTAS PARA EL FINAL: Para el final nos quedan algunos sueltos: En 1986 hubo tres "uno-dos", siendo dos de ellos de Williams en Inglaterra e Italia y el restante de McLaren, concretado en Mónaco. ...ése mismo Gran Premio de Mónaco le permitió igualar a Alain Prost el record de tres victorias consecutivas que hasta entonces ostentaba Graham Hill. ...el campeón mundial fue el ganador de

la última carrera, algo que no ocurría desde 1980, cuando Alan Jones venció en Watkins Glen. ...el promedio de edad de los pilotos participantes ascendió a 31,06 años, contra 30,72 que tuvo en 1985. ...en el Gran Premio de Austria se registró la milésima presentación de un auto Ferrari. ...Alain Prost, Keijo Rosberg y René Arnoux superaron la barrera del centenar de Grandes Premios disputados.

1986:PILOTO POR PILOTO

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI
Prost	A	3	1	1	6	2	3	2	3	6	A	1	D	2	2	1
Rosberg	A	4	5	2	A	4	A	4	A	5	A	9	4	A	A	A
Brundle	5	A	8	A	A	9	A	10	5	A	6	A	10	A	11	4
Straiff	7	A	A	11	12	11	9	A	6	A	8	A	9	A	A	5
Mansell	A	2	A	4	1	1	5	1	3	3	A	2	1	5	A	A
Piquet	1	A	2	7	A	3	A	3	2	1	1	A	1	3	4	2
Patrese	A	A	6	A	8	A	6	7	A	A	A	A	A	A	13	A
De Angelis	8	A	A	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dumfries	9	A	A	E	A	A	7	A	7	A	5	A	A	9	A	6
Senna	2	1	A	3	2	5	1	A	A	2	2	A	A	4	3	A
Palmer	A	A	A	12	13	A	8	A	9	A	10	A	A	12	10	9
Jones	A	A	A	A	11	10	A	A	A	9	A	4	6	A	A	A
Tambay	A	8	A	A	A	NL	-	A	A	8	7	5	A	A	A	A
Surer	A	A	9	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Boutsen	A	7	7	8	A	A	A	A	10	A	A	A	7	10	7	A
Fabi Teo	10	5	A	A	7	A	A	A	A	A	A	A	A	8	A	10
Berger	6	6	3	A	10	A	A	A	A	10	A	7	5	A	1	A
Ghinzani	A	A	A	E	A	A	A	A	A	A	A	11	A	A	A	A
Danner	A	A	A	E	14	A	A	11	A	A	A	6	8	11	9	A
De Cesaris	A	A	A	E	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	8	A
Nannini	A	A	A	E	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	14	A
Arnoux	4	A	A	5	A	6	A	5	4	4	A	10	A	7	15	7
Laffite	3	A	A	6	5	7	2	6	A	-	-	-	-	-	-	-
Alboreto	A	A	10	A	4	8	4	8	A	A	A	2	A	5	A	A
Johansson	A	A	4	10	3	A	A	A	A	11	4	3	3	6	12	3
Rothengatter	-	-	A	E	A	12	11	A	A	A	A	8	A	A	A	A
Warwick	-	-	-	-	-	A	10	9	8	7	A	NL	A	A	A	A
Berg	-	-	-	-	-	-	A	A	A	A	A	A	-	13	16	A
Cheever	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alliot	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	A	9	A	A	6	8
Caffi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-
Capelli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	A	A	-

INDICACIONES: Los números indican las posiciones ocupadas por el piloto en cada una de las carreras. Por su parte, (A) significa Abandono; (E) Eliminado en pruebas clasificatorias, (NL) No Largo peso a clasificar, y (D) Descartado.

Las diferentes competencias que conformaron el Campeonato se identifican con números romanos, de la siguiente manera: (I) Brasil, (II) España, (III) San Marino, (IV) Mónaco, (V) Bélgica, (VI) Canadá, (VII) Detroit, (VIII) Francia, (IX) Imola, (X) Alemania, (XI) Hungría, (XII) Austria, (XIII) Italia, (XIV) Portugal, (XV) México, (XVI) Australia.

SUPERTEST

GRACIAS AL CORREVIT-L VOLVIMOS A ORGANIZAR UNA "CARRERA POR COMPUTADORA", ENFRENTANDO A DOS RENAULT FUEGO: STANDARD, OFICIAL DE TC-2000

FUEGO MATA...



La coupé Renault Fuego es relativamente una recién llegada al automovilismo argentino. Pese a que se produce desde hace más de cinco años, sólo en 1985 se la vio en las pistas.

La primera la condujo Eduardo Usandizaga, para luego ser imitado por Mustafá, Bessone y, a partir de 1986, por el propio equipo oficial, que

cambió sus participaciones en rallies por la pista.

Durante la temporada pasada, fueron tres las coupés Fuego usadas por el team Renault. La primera de ellas comenzó a ser preparada en la fábrica de Oreste Berta en Alta Gracia para Ernesto Soto, quien pensaba eventualmente dedicarse a la categoría

como piloto particular.

A posteriori se la incorporó al equipo, siendo la utilizada inicialmente por Traverso. Para Soto se construyó otra y con ésta es que realizamos la "carrera por computadora" en el circuito N° 2 del Autódromo Oscar Caballón, comparándola con una coupé Fuego Standard perteneciente al De-

partamento Experimental de Renault Argentina, división de la empresa gracias a la cual esta nota fue posible.

Por su parte, Juan María Traverso fue quien condujo a ambos autos en el escenario arrendado por esa jornada al Córdoba Automóvil Club. Anteriormente, dos equipos de mecánicos habían constatado que ambos autos es-

FUEGO



tuvieran en perfectas condiciones. Uno en Santa Isabel sobre el standard, otro en Alta Gracia sobre el TC 2000.

La prueba no era complicada. Por el contrario. Puesto que la mayor parte del trabajo lo realiza el Correvit-L, nosotros debíamos limitarnos a apreciar los resultados que salían del "computer" de acuerdo con la pro-

gramación introducida.

Al comienzo, Traverso giró con la coupé standard.

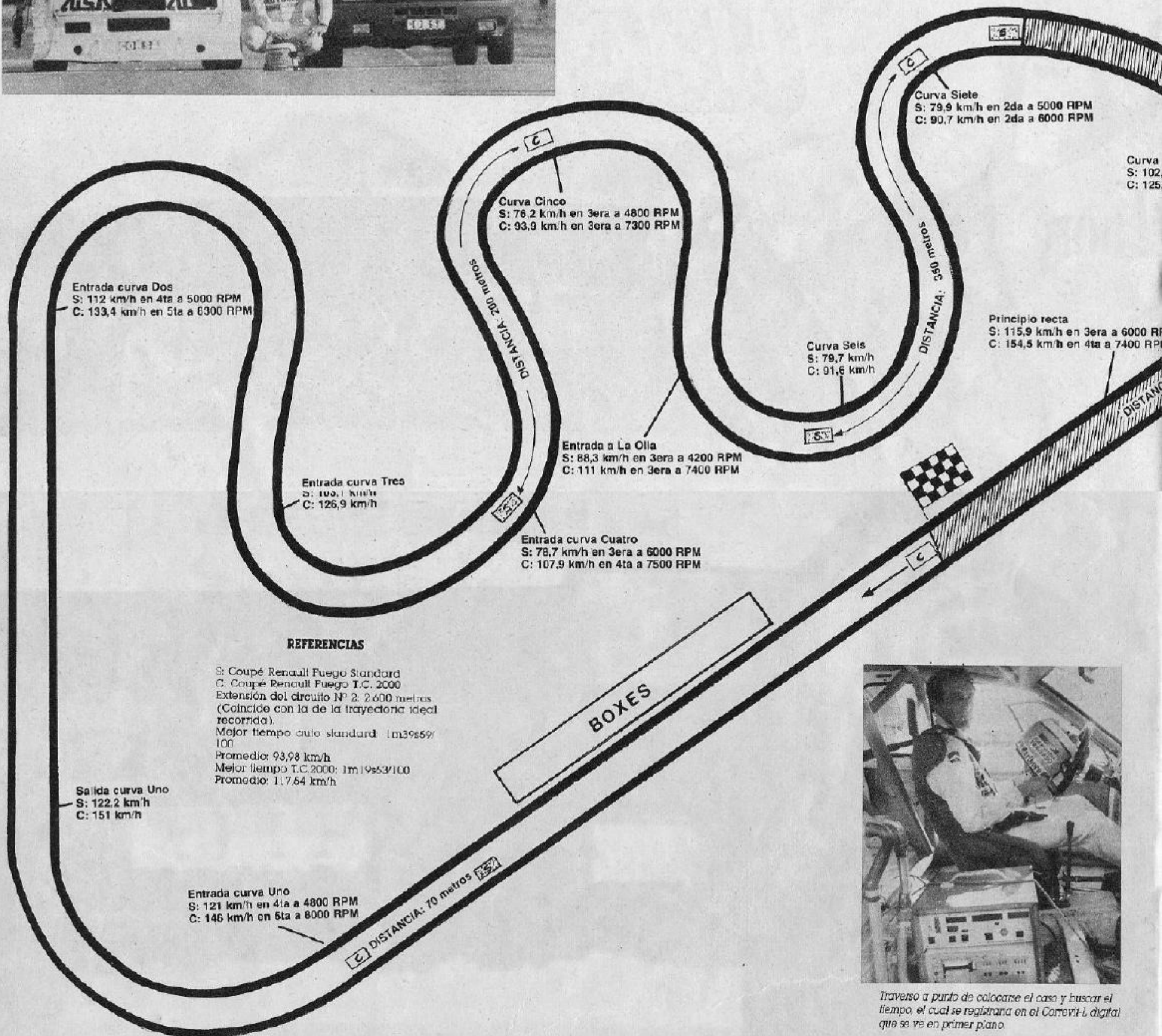
Beige clarito, tapizado negro, era una pinturita, vec... Dio un par de vueltas y se detuvo. Cambiamos detalles en el programa del Correvit, y la Fuego volvió a partir esta vez para las vueltas "definitivas". Dio dos giros. Uno

con partida detenida y el otro totalmente lanzado. En el primero -no computable para nuestros fines- demoró 1m48s30/100, mientras en el segundo concreto el registro válido: 1m39s59/100. Las gomas utilizadas eran Goodyear Grand Prix S radiales de acero, medida 185/70 SR 13, infladas con 36 libras de presión.

Mientras "mudaban" de auto al Correvit, colocándolo cuidadosamente sobre la chapa desnuda al lado del piloto dentro del de carrera. Juan María Traverso se cambiaba en los boxes, dejando el informal jean por el profesional buzo antillama Simpson.

Cabe aclarar que, en vez de colocar al sensor del Correvit-L en la puer-

FUEGO MATA... FUEGO



Traverso a punto de colocarse el caso y buscar el tiempo, el cual se registrará en el Corvett-L digital que se ve en primer plano.

la izquierda, tal como es habitual, en esta oportunidad lo pusimos sobre el panel trasero en ambos autos.

El T.C.2000 no tenía las relaciones de caja ideales para el trazado elegido, puesto que tan sólo unos días antes había girado en otro circuito. Asimismo, las cubiertas ya estaban rodadas en esa misma ocasión. Por ello, no es válido buscar comparaciones entre los registros obtenidos y los tiempos logrados por otros autos de T.C.2000

en ese escenario en oportunidad de la última prueba de la categoría allí disputada, en 1985.

Una vez todo dispuesto, Traverso salió a pista para dar un par de giros y verificar que en el T.C.2000 todo estuviera en orden. Cuando se detuvo, los mecánicos realizaron un rápido y efectivo chequeo de las tuercas de las cuatro ruedas y, luego al igual que con el standard, se dieron dos vueltas. Una para "tomar envión" y después la

válida para la comparación.

Tal como sucede en un autódromo solitario, el ruido del auto era escuchado continuamente desde los boxes, donde estábamos nosotros. Cada frenada, aceleración, cambio y curva tenía su sonido nítido, definido. Cerrando los ojos, se lo podía imaginar a Traverso agarrando el volante, con fuerza, la cabeza ladeada, la vista en la cuerda.

Tal como habíamos pensado, los

tiempos estuvieron lejos —a casi dos segundos— del record del circuito. El mejor registro fue de 1m19s63/100, mientras que la primera vuelta tardó 1m28s43/100 aunque.

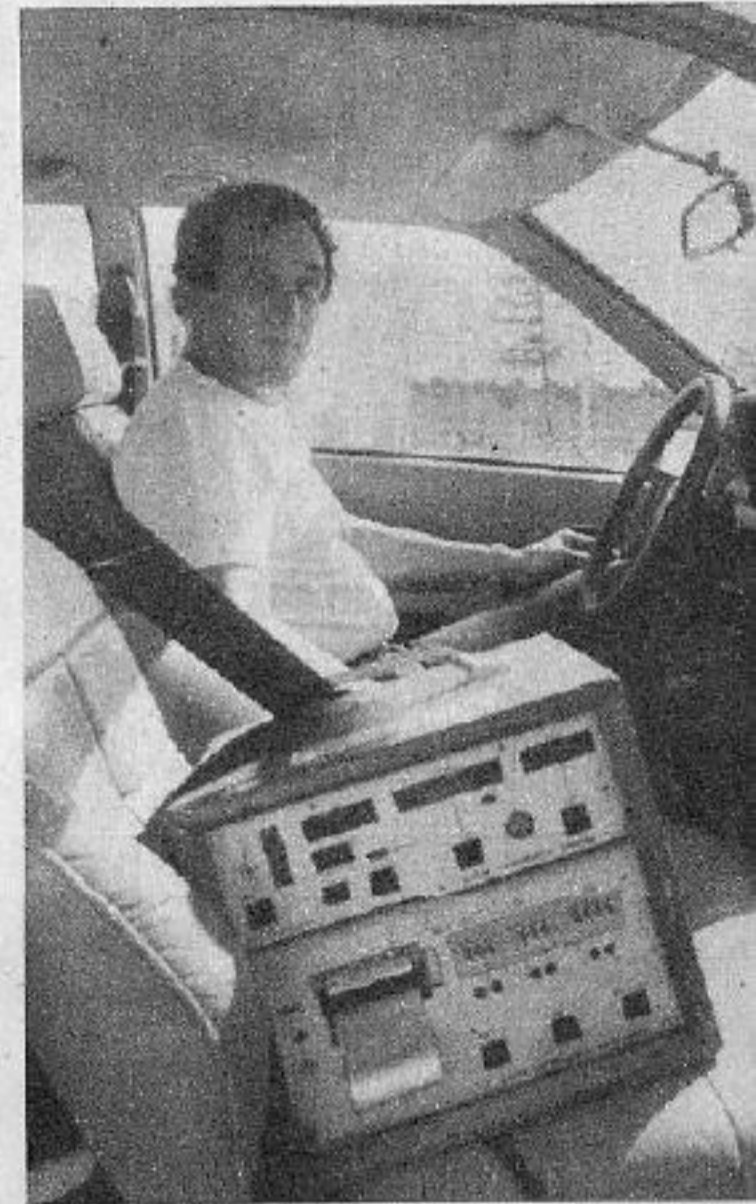
La mayor velocidad registrada por el T.C.2000 fue de 173,4 km/h, obtenida en la recta principal hacia la mitad de los boxes, mientras que el auto standard llegó en el mismo punto a 129,9 km/h, siendo también su mayor velocidad registrada. Es probable, sin



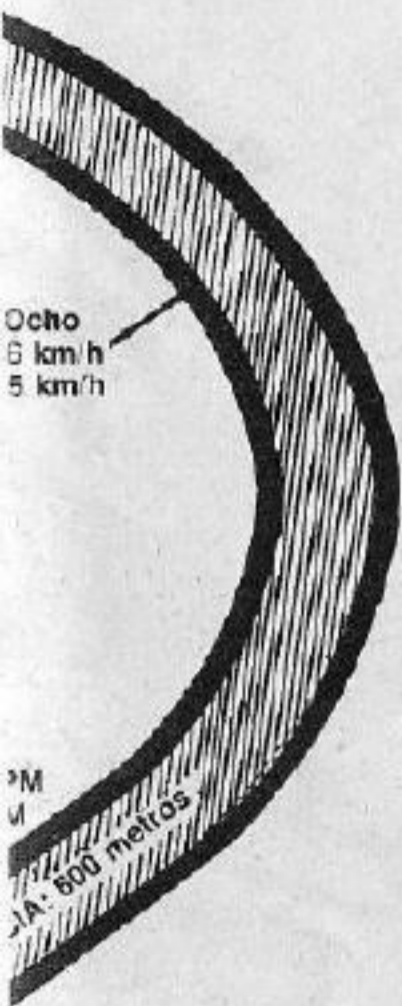
Con la coupe standard pasando por la recta principal del autódromo cordobés. Notar el sensor del Correvit en la parte trasera.



Mientras Traverso espera, Lucero controla la presión de gomas, mientras Matinevich (Inclinado) y Avale consultan.



El "Flaco" Traverso listo para salir a zarandear el Correvit por los dos mil seiscientos metros del Cabalén con la coupe standard.



En busca del tiempo con la coupe de carrera. Como aprecian es el auto Nº 64, que habitualmente condujo Solo durante el '86. Atrás el sensor de Correvit.

embargo, que en algún instante posterior, justo antes de desacelerar para entrar en la curva 1, ambos autos hayan circulado más velozmente, y esto no haya sido registrado puesto que el programa introducido en el Correvit-L realizaba lecturas cada 100 metros. Asimismo, es interesante mostrar que la mayor aceleración positiva registrada fue de $3,1 \text{ m/s}^2$ (la tercera parte de la aceleración de la gravedad) de 0 a 100 m, del T.C.-2000

con partida detenida, mientras que el auto standard logró $2,5 \text{ m/s}^2$.

Cuando terminamos los ensayos, el neumático delantero derecho emitía un ruido que sonaba así: "ssssssssssssss"

La pinchadura había tenido el buen tino de esperar a que Traverso terminase de girar... y completase una interesante prueba.

Fotos: Enrique Bianco
Producción: Eduardo Neira

LA CARRERA CADA 100 METROS

Gracias al Correvit-L pudimos dividir en 26 sectores al circuito Nº 2 del autódromo Oscar Cabalén y, de esa forma, analizar el comportamiento de los dos autos con todo detalle en cada uno de ellos. La primera columna es la referencia de distancia; la segunda, el tiempo empleado por la Coupe Fuego standard; la tercera, el del auto de T.C.2000; la cuarta columna corresponde a la diferencia entre ambos (siempre positiva para el coche de carrera). Finalmente, la quinta da la diferencia (en segundos) que el auto de carrera le saca al standard cada cien metros.

METROS	STANDARD (segundos)	T.C. 2000 (segundos)	DIFERENCIA (segundos)	DIFERENCIA C/ 100 m (s)
100	2,84	2,10	0,74	
200	5,69	4,45	1,24	0,50
300	8,64	6,88	1,76	0,52
400	11,61	9,30	2,31	0,55
500	14,48	11,62	2,86	0,55
600	17,33	13,97	3,36	0,50
700	21,38	17,24	4,14	0,78
800	25,83	20,70	5,13	0,99
900	29,82	24	5,82	0,69
1000	33,43	26,94	6,49	0,67
1100	36,71	29,53	7,08	0,59
1200	40,17	32,36	7,81	0,73
1300	45,48	36,55	8,83	1,02
1400	50,35	40,86	9,50	0,67
1500	55,07	44,51	10,56	1,00
1600	59,48	47,9	11,58	0,02
1700	1m03s53	51,19	12,34	0,76
1800	1m08s07	54,78	13,29	0,95
1900	1m13s74	58,77	14,97	1,68
2000	1m19s43	1m03s09	16,34	1,37
2100	1m23s61	1m07s25	16,36	0,02
2200	1m27s24	1m10s20	17,04	0,68
2300	1m30s57	1m12s79	17,78	0,74
2400	1m33s71	1m15s17	18,54	0,76
2500	1m36s73	1m17s45	19,28	0,74
2600	1m39s59	1m19s63	19,96	0,68

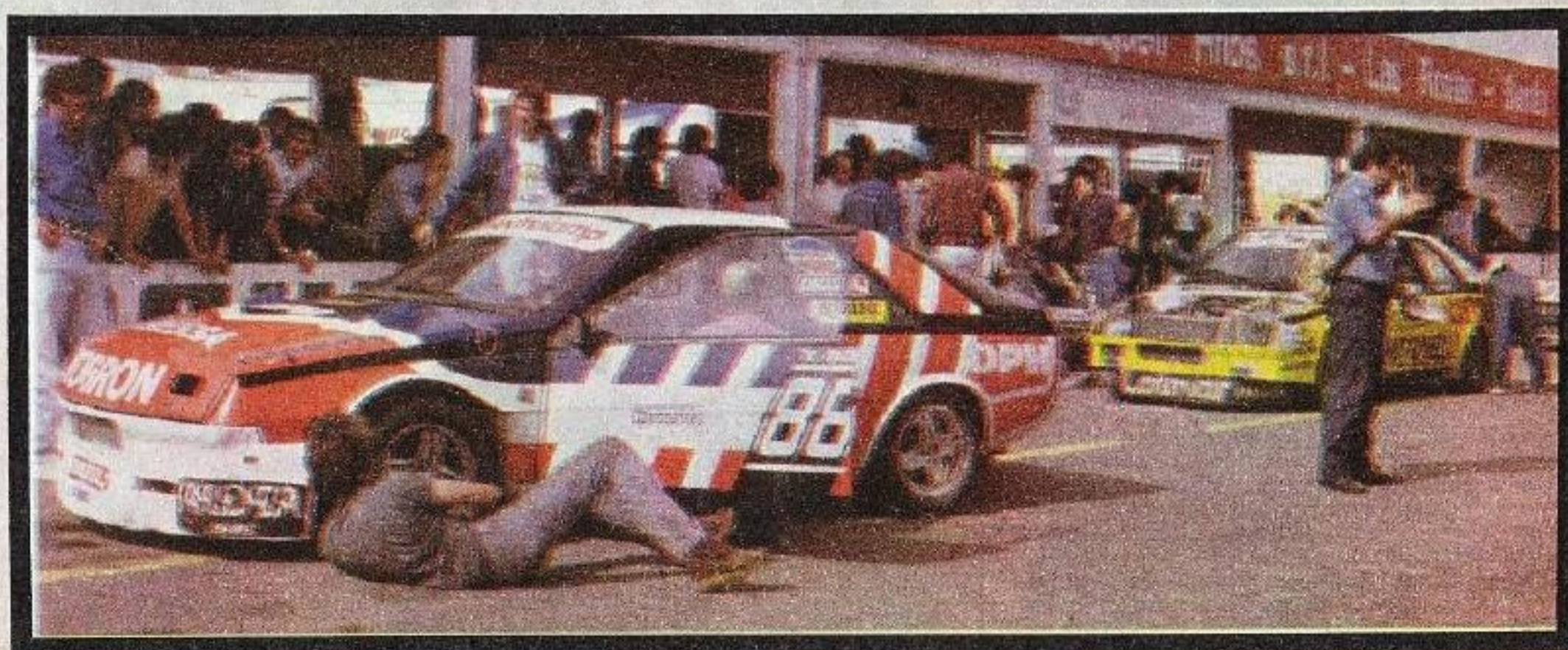
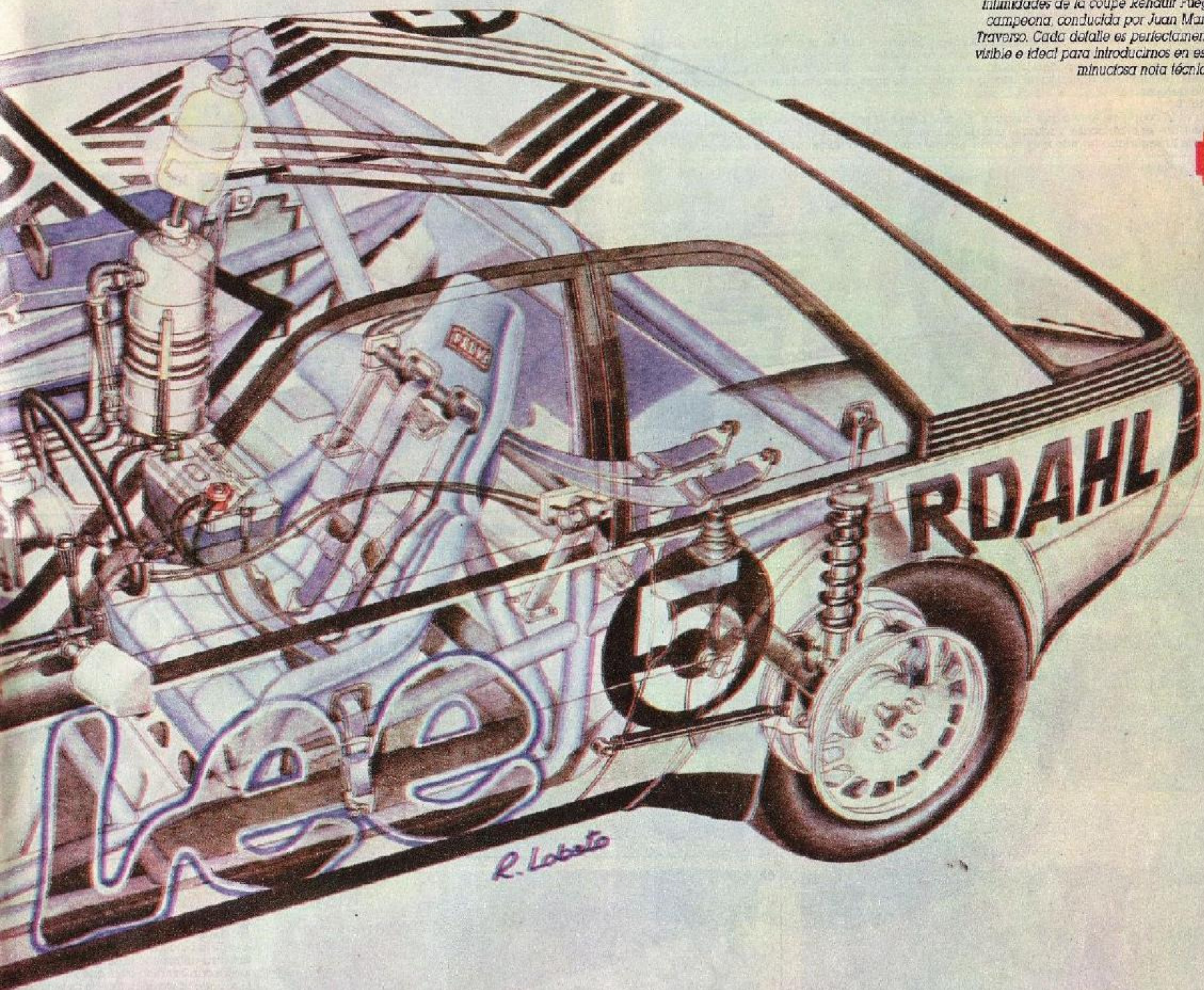
Técnica

**"EL AUTO" DEL '86 EN T.C.2000 TUVO VARIAS VERSIONES. POR ELLO
LES ENSEÑAMOS LOS DETALLES QUE LAS DIFERENCIAN**

TODOS LOS FUEGOS, EL FUEGO



La ilustración en transparencia nos muestra las infinidad de detalles de la coupé Renault Fuego campeona, conducida por Juan María Traverso. Cada detalle es perfectamente visible e ideal para introducirnos en esta minuciosa nota técnica.



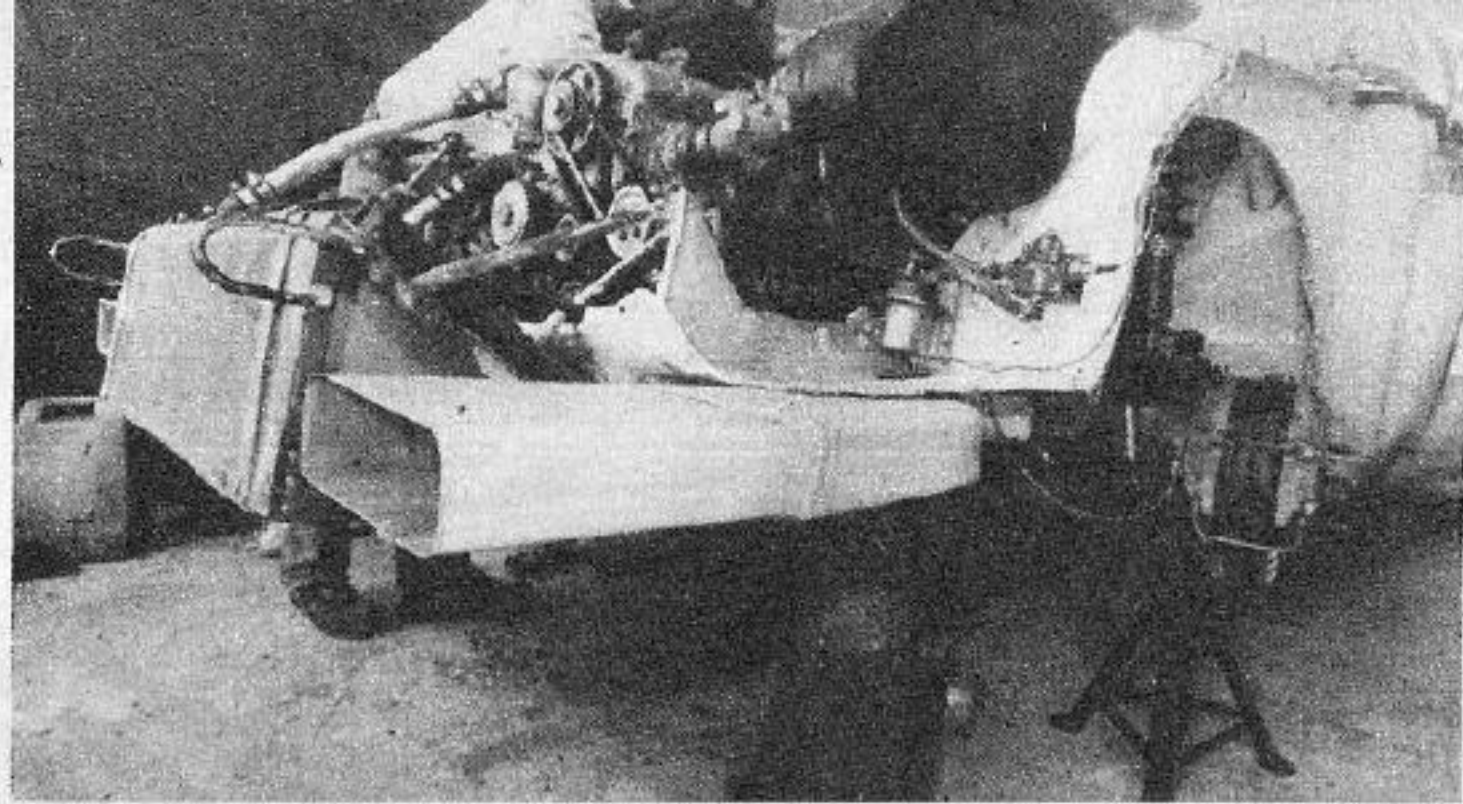
Dos de las variantes que se pueden apreciar sobre las coupes Fuego en el TC-2000. En primer plano, la perteneciente a Silvio Oltra, cuya larga trompa la distingue inmediatamente. Detrás, la de Jorge Serafini, que se caracteriza por su heterodoxa posición de manejo.

TODOS LOS FUEGOS, EL FUEGO

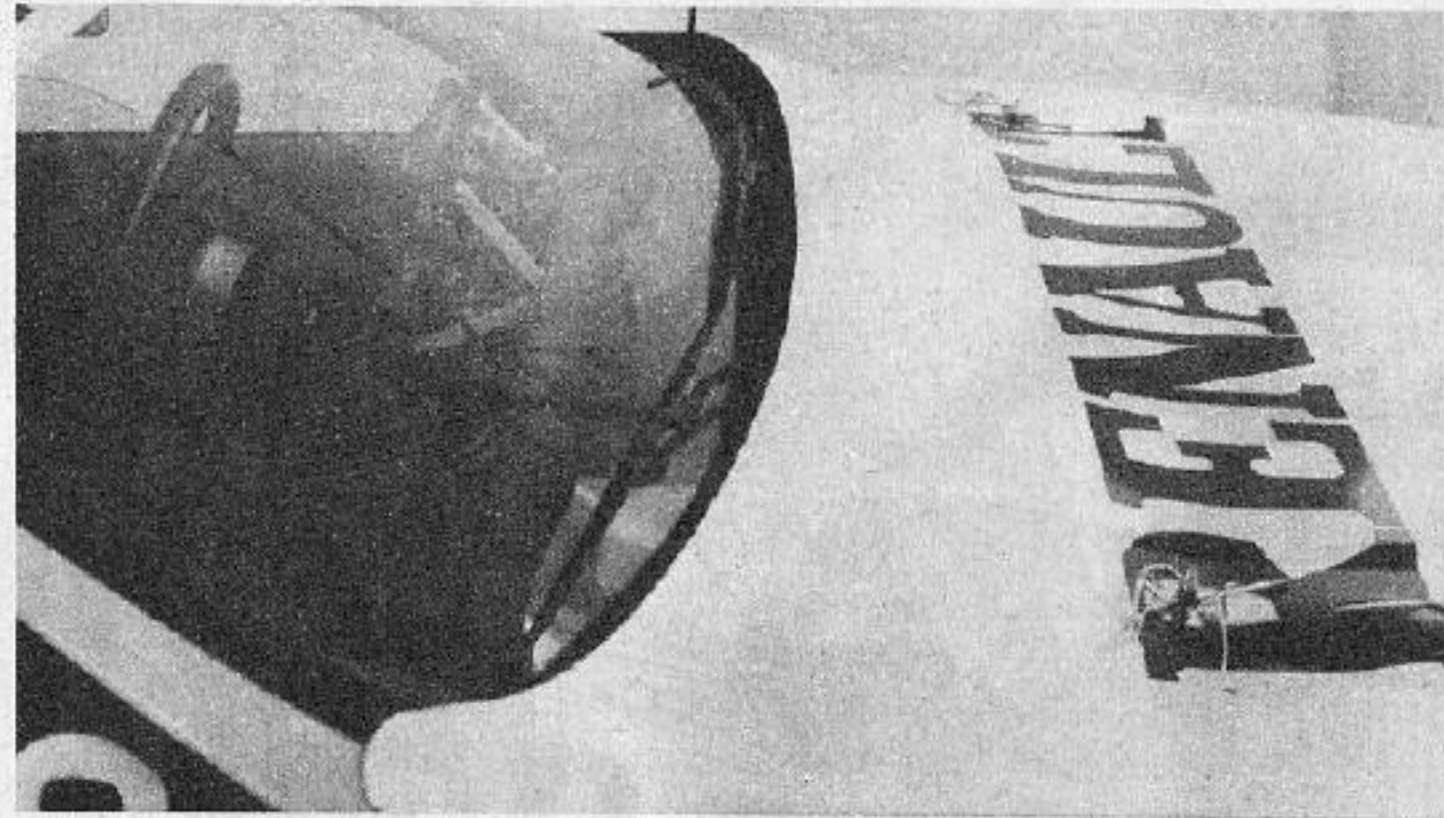
Foto "A"
 Esto es el perfil delantero izquierdo de la Fuego de Silvio Oltta en el que se aprecian la generosa dimensión del canalizador de aire hacia los frenos delanteros, el conjunto de estos y el amortiguador Fox que utiliza sólo Benavidez. Debajo de la loma dinámica de los carburadores está ubicada la bomba de nafta. A la izquierda de la loma el radiador de agua colocado de frente. El de aceite está del lado derecho.

Foto "B"
 Esta es la coupé de Antelo que conduce "Cocho" López. El radiador que está en primer plano —a la izquierda— es el de aceite, y sobre él una de las boquillas del sistema ignífugo que posee esta unidad, donde la seguridad ha sido muy cuidada. En este caso apunta hacia los caños de escape.

1A



3A



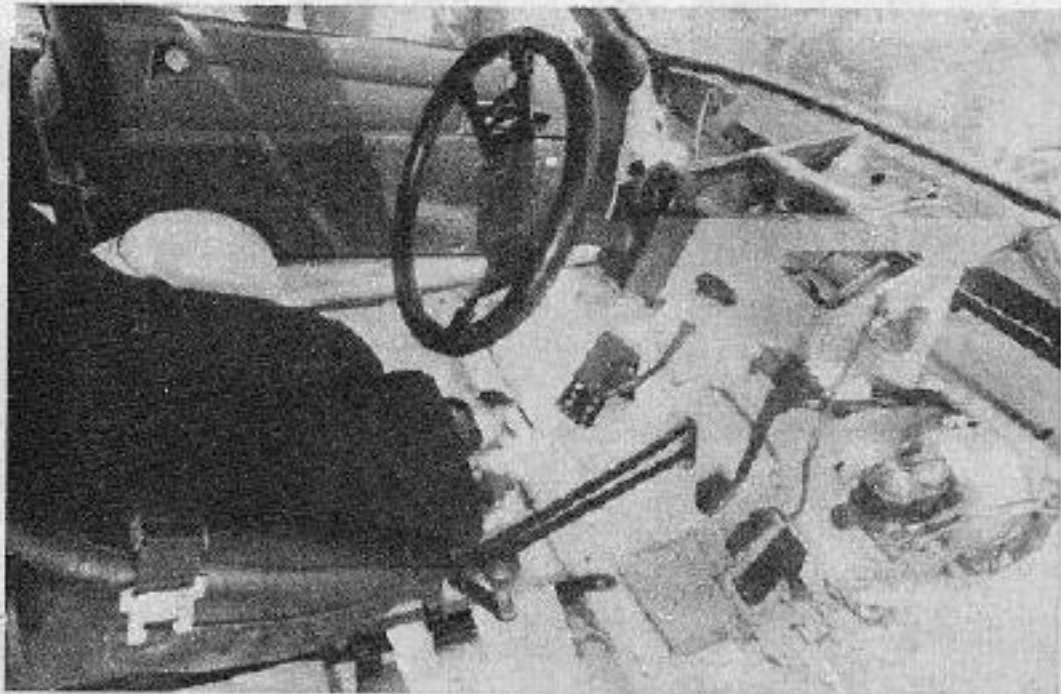
3B



3C



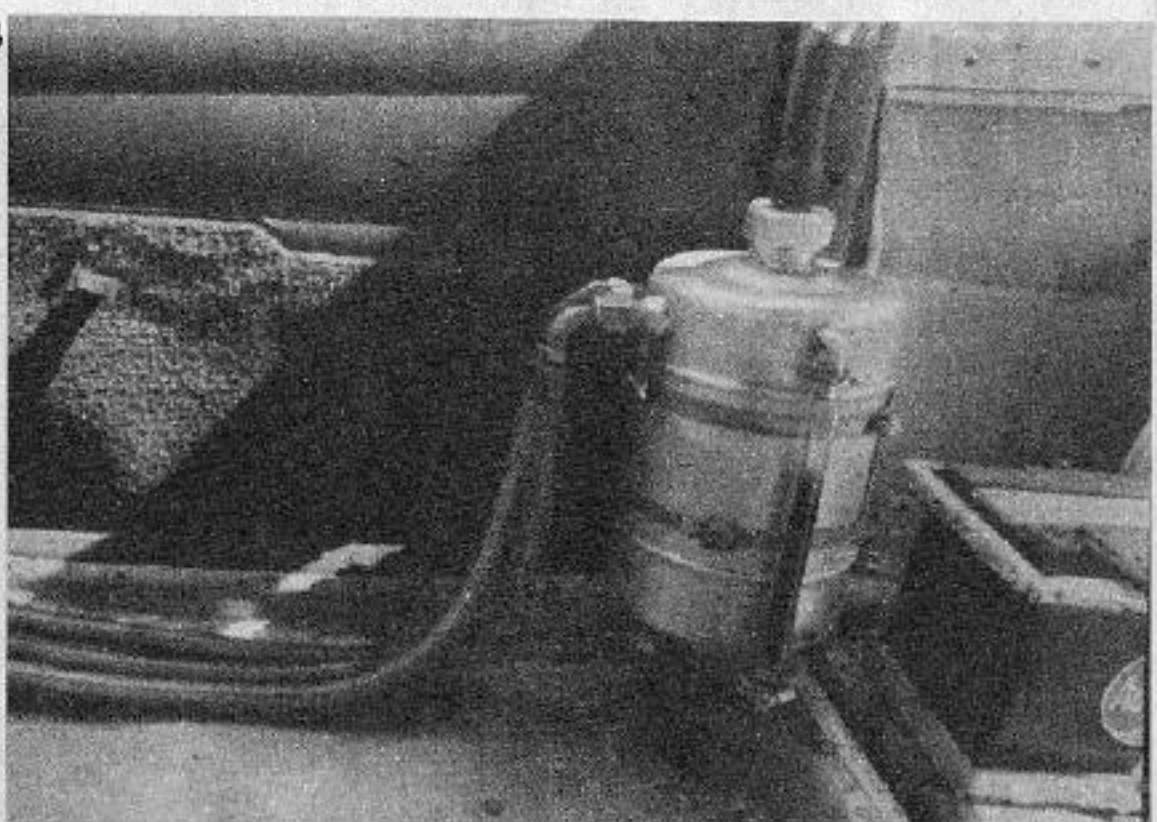
4B



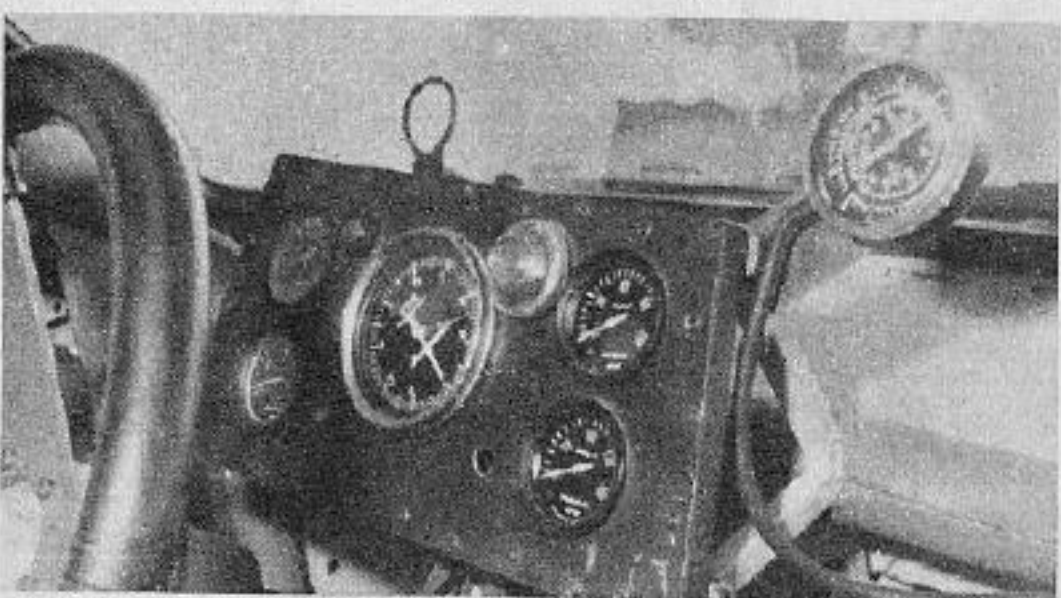
5A



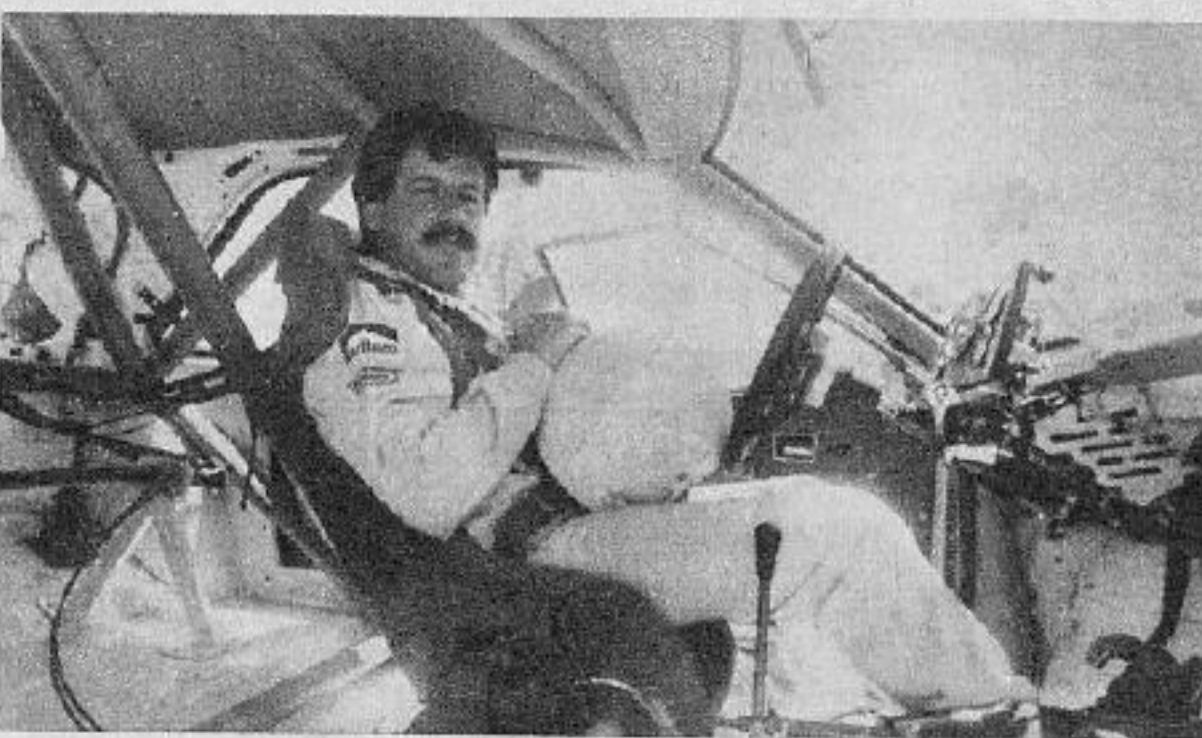
5B



4A



6A



6B



Grupo de Fotos N° 4

Foto "A"
 Este es el tablero de instrumentos de la Fuego de Traverso. Los indicadores de la izquierda son los de presión de nafta (el superior) y temperatura de agua. En el centro el cuentavueltas sonos importado de EE.UU. mientras que las luces testigo que lo flanquean en la parte de arriba son del alternador (izquierda) y presión de aceite (derecha). Los indicadores de la derecha son el de presión (arriba) y de temperatura del lubricante (abajo). Finalmente el medidor grande que está fuera del mismo es un vacuometro de generosas dimensiones y excelente precisión.

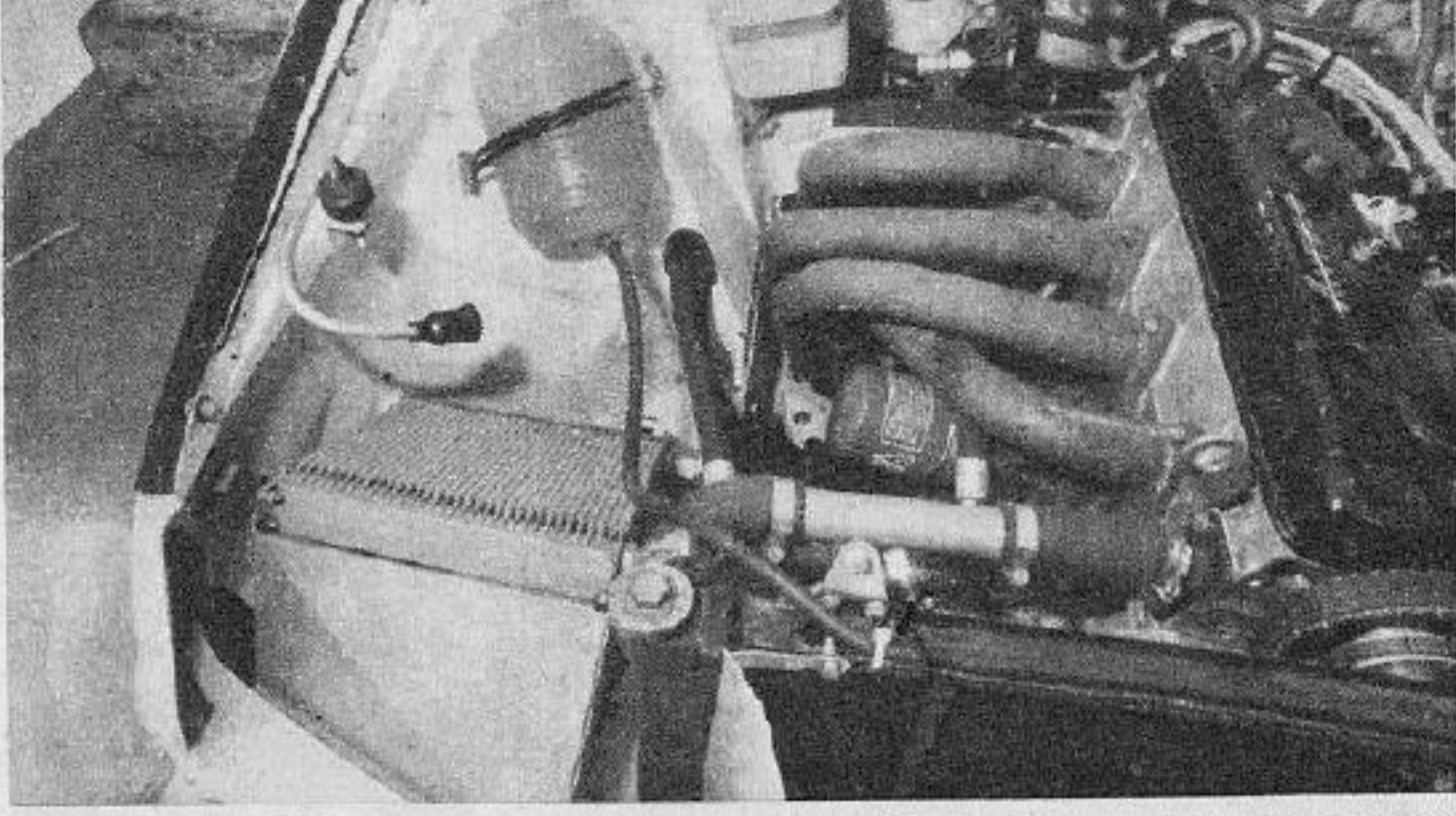
Foto "B"
 Este habitáculo pertenece a la Fuego de Jorge Seratini. Como es sabido el piloto de Las Flores colocó la butaca y la barra de dirección en el centro del auto. Los medidores están montados todos sobre el soporte de la barra, mientras que la palanca de cambios está colocada muy cerca de la butaca —sobre la derecha— y tiene un dispositivo especial para su movimiento dada su ubicación. Como puede apreciarse son dos los caños que parten de la palanca y van hacia el acople del movimiento de la Hewland. Sobre la derecha se ven también —adidosos al paratlamos— el servofreno, los depósitos del líquido de freno y la bomba de doble circuito.

Grupo de Fotos N° 6

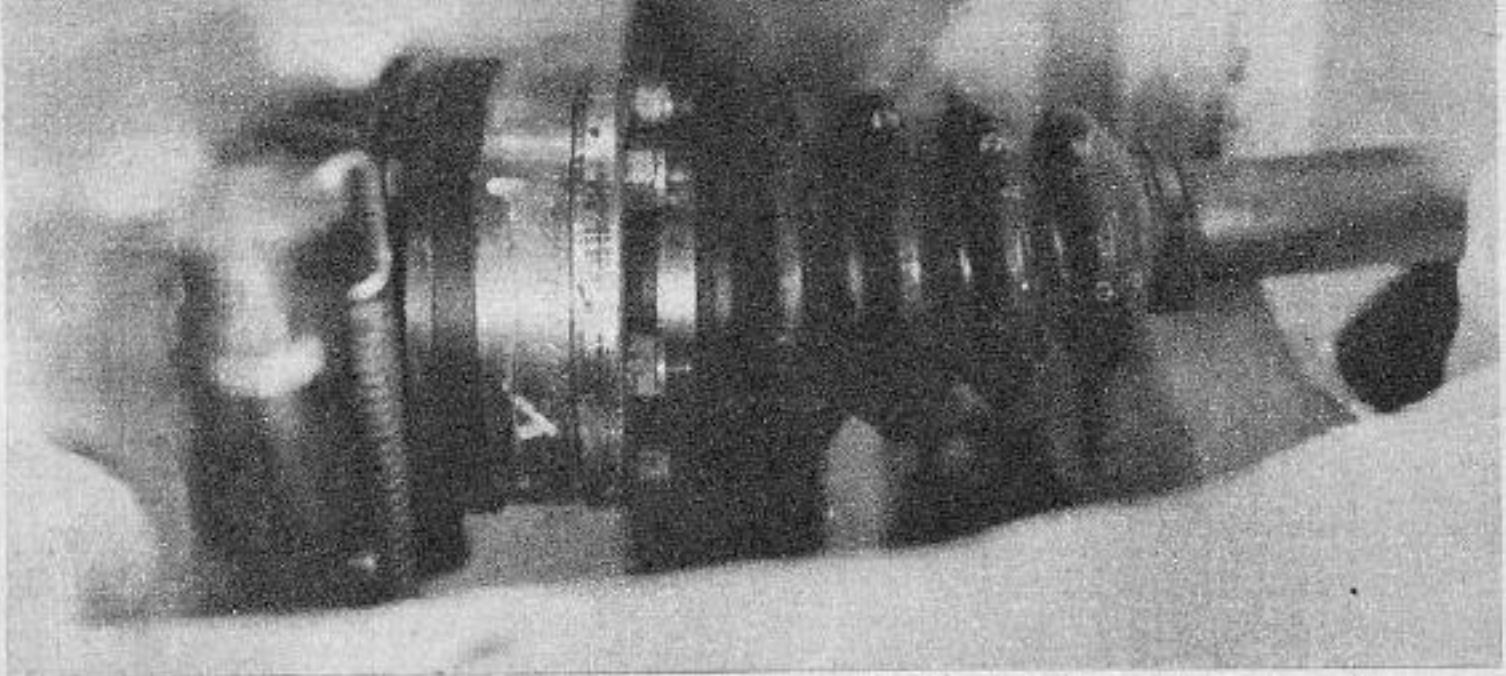
Foto "A"
 Allí está Ernesto Solo sentado en su coupé. Los comandos que están a la derecha de la butaca son los reguladores de la barra antirrolido trasera. De ella salen los cables hacia atrás que toman en el soporte ubicado detrás de la butaca del conductor.

Foto "B"
 Este es el mismo comando en primerísimo plano. Con la palanca del lado izquierdo se ablanda la barra o se endurece, según la posición en que se la coloque. La de la derecha está anulada en este caso y sería para la barra delantera.

1B



2



Esta junta homocinética pertenece a la coupé de Antelo. Es singularmente diferente a las demás de la categoría, ya que la mayoría utilizan las soldadas originales del auto; esta es desarmable por el sistema de bulones que posee, igual a las que usan los Fórmula Dos Sudam.

Grupo de Fotos N° 3

Foto "A"
Este capot pertenece a la Fuego del campeón. Obsérvese la prolongación del mismo hacia el parabrisas y el carenado en la parte inferior del mismo y también de las escobillas limpiaparabrisas. Esta es una creación de Oreste Berta que no incorporaron todas las coupés.

Foto "B"
Esta trompa pertenece, como es notorio, a la coupé de Silvio Oltra. La misma fue diseñada por el equipo que atiende el auto y construida por el chapista Carlos Limido. También tiene prolongación hacia el parabrisas, pero de menor superficie que la de los autos oficiales. El spoiler delantero es más pequeño que en la mayoría. El crificio que está sobre la izquierda es la toma de aire del radiador de aceite, mientras que el chapón adosado en el centro formó parte de una de las tantas pruebas que se realizaron sobre la misma para tratar de optimizar su rendimiento.

Foto "C"
Este es el frente de la coupé de Juan Pablo Zampa. El capot prácticamente mantiene la línea original y no tiene carenados superiores. Hay un excelente sellado de las partes que componen la trompa y una generosa nervadura en la parte superior del spoiler, que además también contiene los orificios de refrigeración de los frenos y radiadores.

Foto "D"
Esta coupé es la de "Cocho", la que prepara Osvaldo Antelo. Es también diferente a las demás, pero al no tener la nervadura superior como la de Zampa, se recurrió a los pequeños tensores que soportan el labio de la misma el cual recibe la carga dinámica sobre el tren delantero.

3D

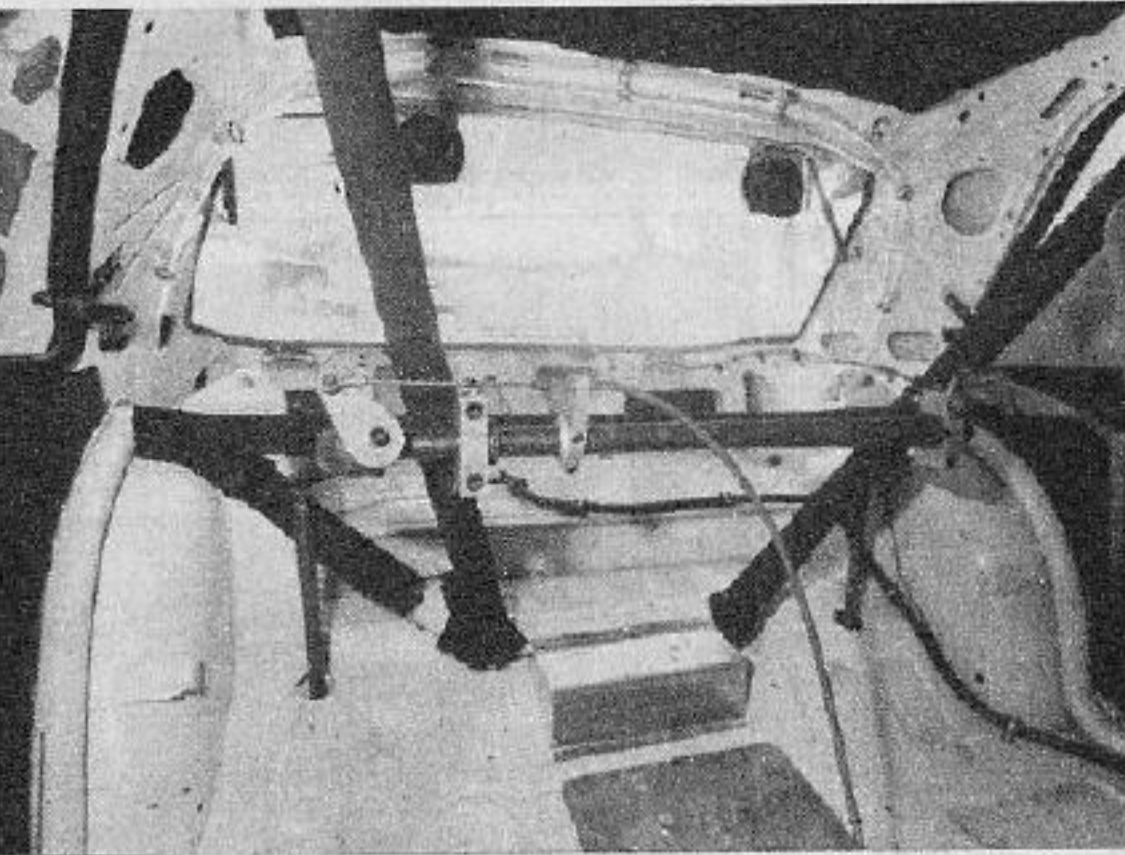


Grupo de Fotos N° 5

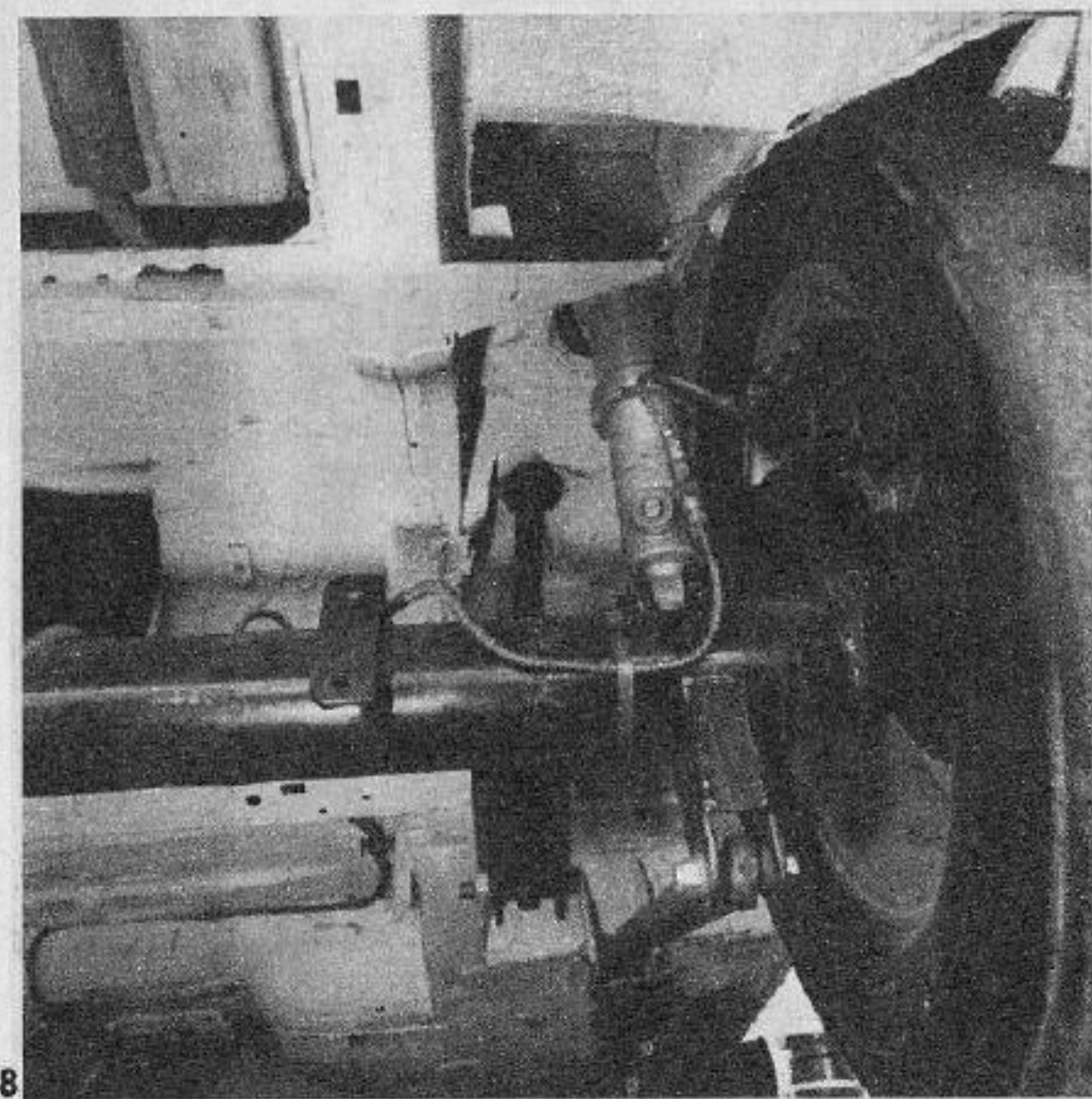
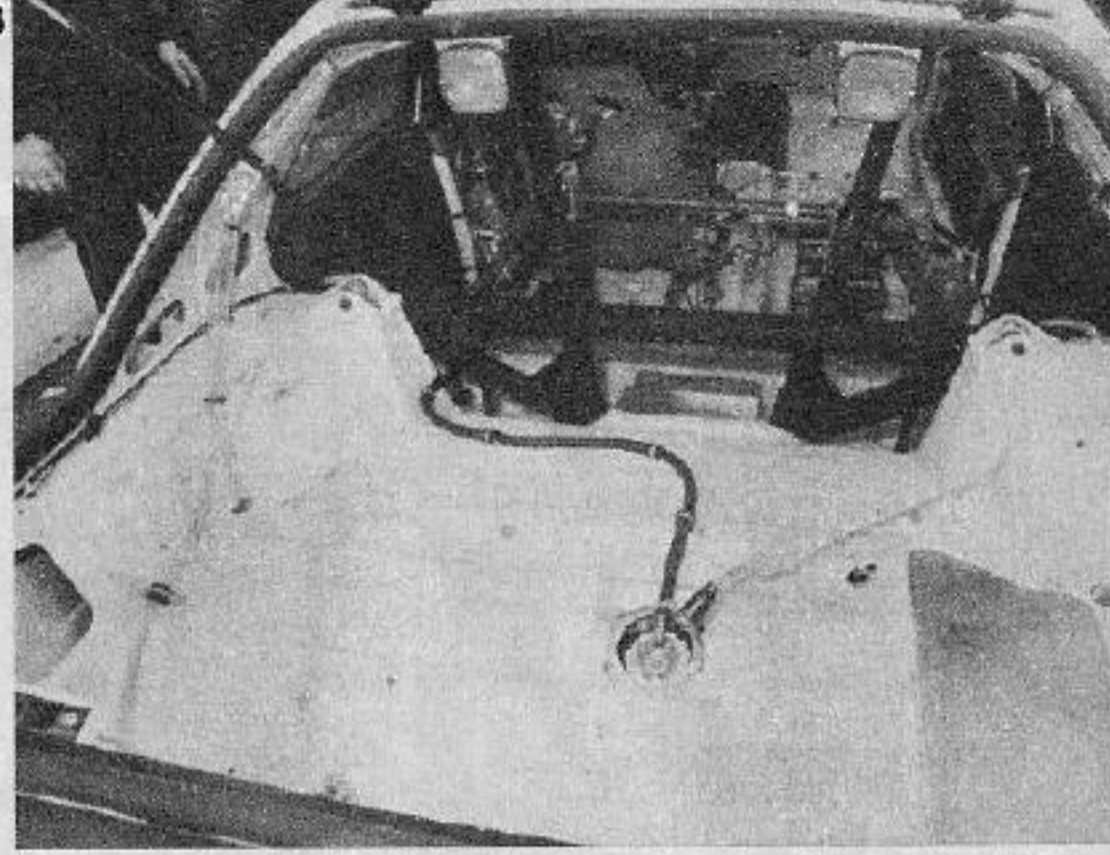
Foto "A"
Todas las coupés Fuego utilizan el sistema de carter seco. Esta es la de José Luis Di Palma y en primer plano se observa el tanque de almacenamiento de aceite.

Foto "B"
Otro modelo de tanque de aceite, de mayor diámetro y menor altura. Lo tiene la coupé de Oltra. Por uno de los conductos superiores vuelve el lubricante del impulsor, por el otro los gases del motor al recuperador, mientras que por el interior va el aceite hacia el radiador. El conducto que sale de la tapa va hacia arriba, y tiene salida al exterior por el cual se evacúan los gases que produce el lubricante caliente.

7A



7B



Grupo de Fotos N° 7

Foto "A"
Esta es la de "Cocho". En primer plano el dispositivo para endurecer o ablandar la barra. Obsérvese en esta foto, y en las tres siguientes, los diferentes conceptos que en materia de jaulas de seguridad tienen Antelo, Juan Rossi (Zampa) y Oreste Berta (Traverso), fotos "B", "C" y "D", respectivamente. Además, en la "B" se puede ver la boquilla del matatuego que apunta hacia la salida del tanque de combustible, mientras que en la "D" se puede apreciar, en el mismo sentido, el parallas que Berta le colocó a la Fuego de Juan María Traverso separando el compartimiento del tanque de nafta del habitáculo. El rubro seguridad está bien contemplado en la categoría.

7C

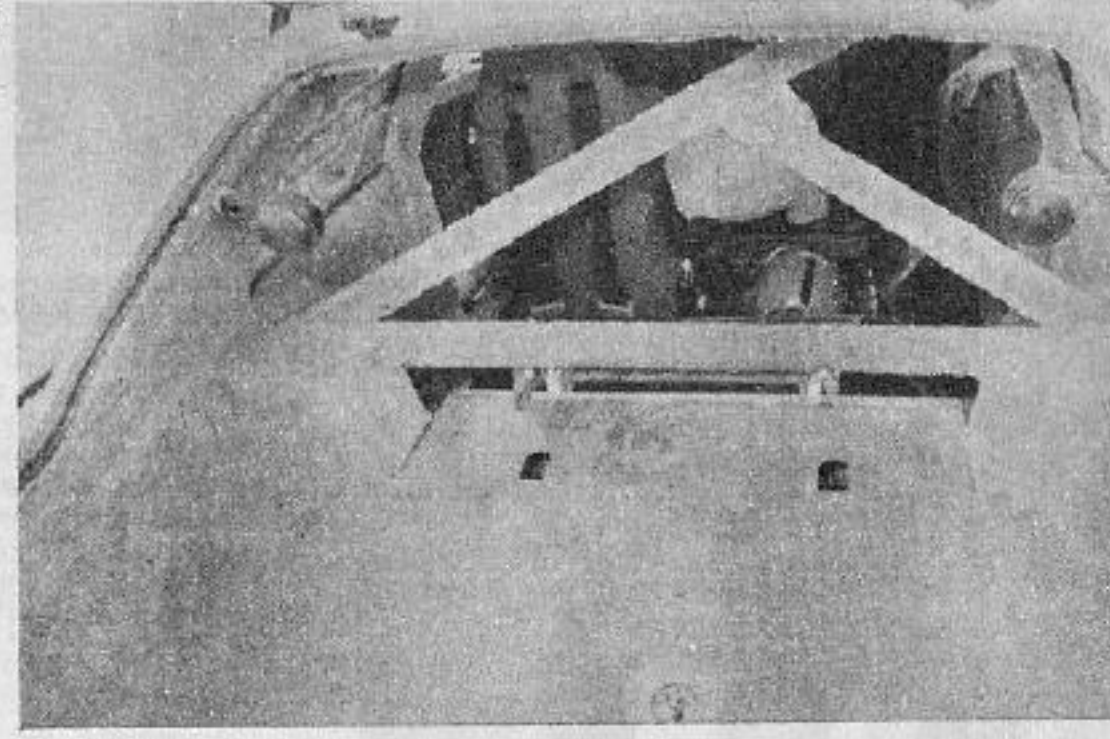
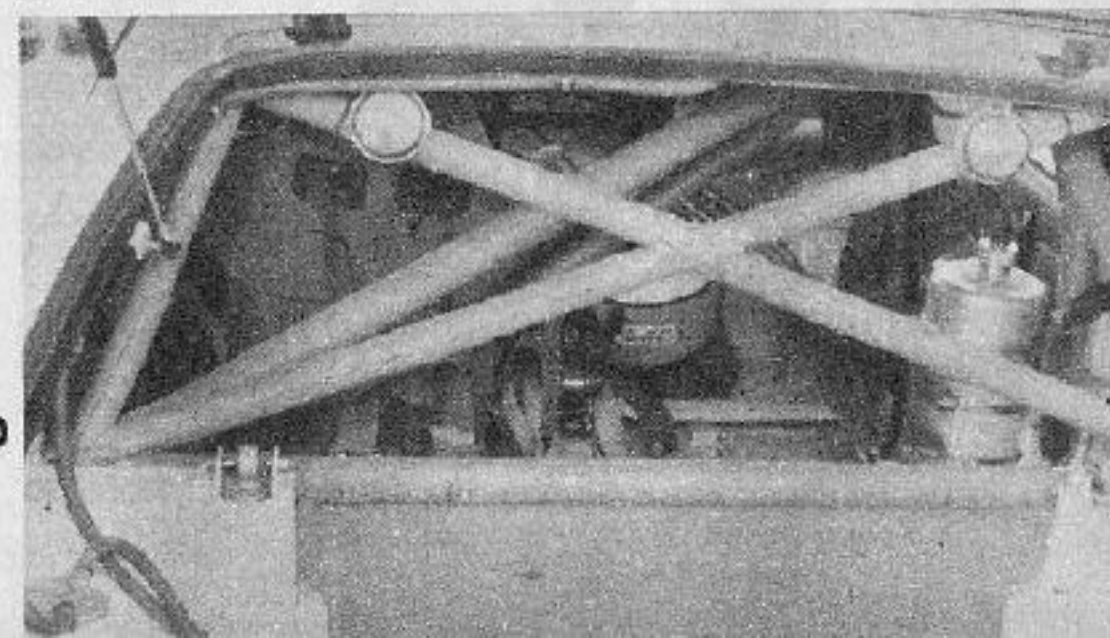
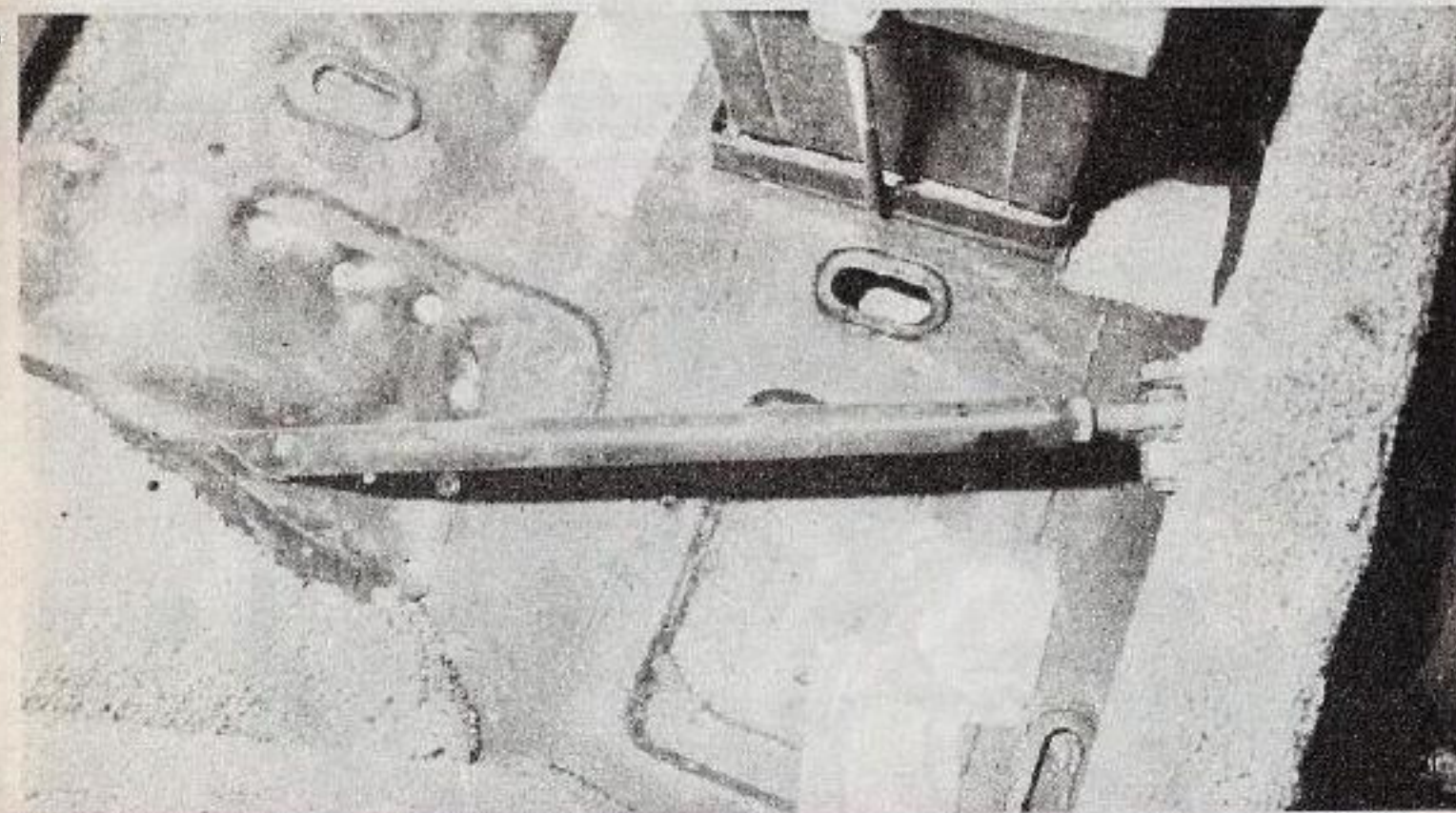
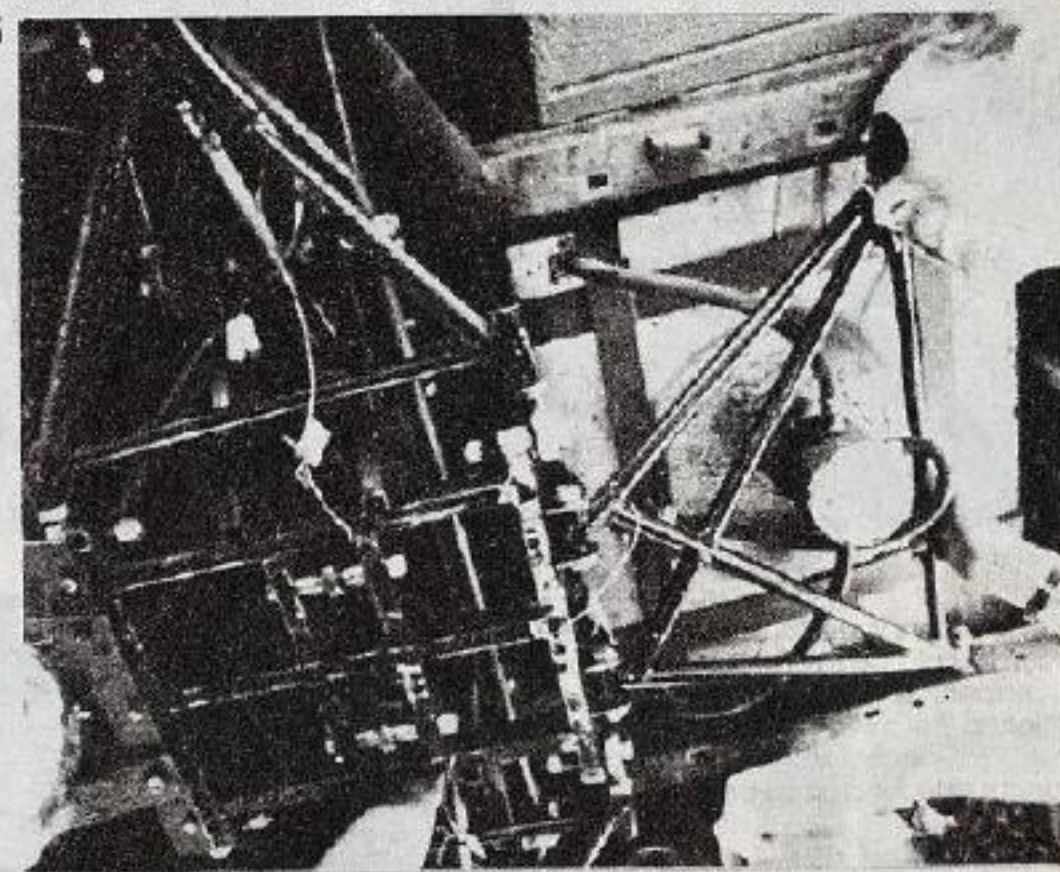
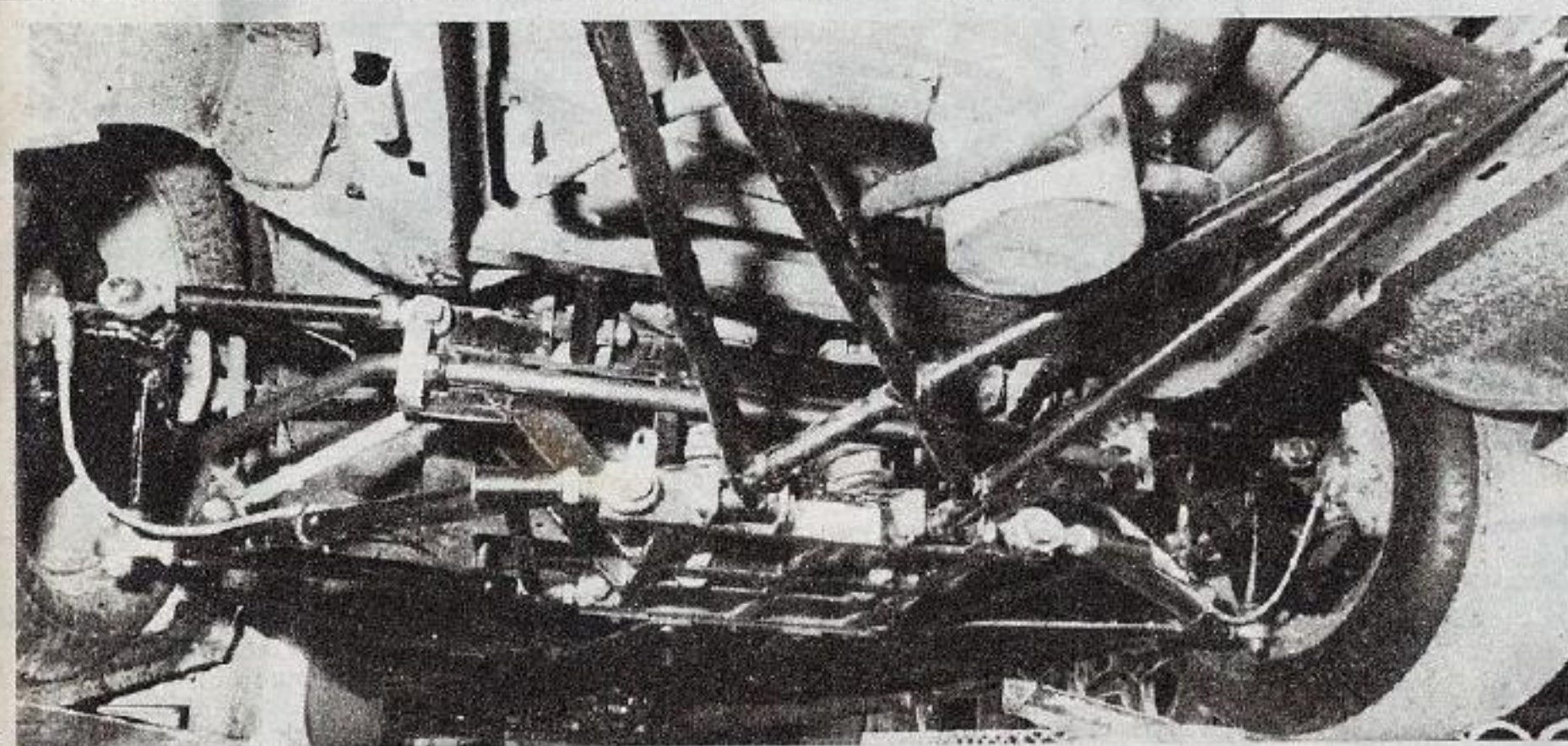


Foto 8
Este es el sistema de suspensión trasera que tienen la mayoría de las coupés -con excepción de la de Zampa-. Se observa el tensor inferior, el regulador de la barra y el amortiguador Dellabre regulable a través de la válvula que se observa en la parte inferior, cerca del anclaje del mismo al eje trasero, se regula la compresión que tiene 12 puntos diferentes. La expansión tiene su regulación desde una válvula situada en la parte superior.

7D



8



UNA SUSPENSION DIFERENTE

Foto 1

Se muestra la ubicación de los balancines y el anclaje superior del grupo resortes-amortiguadores que trabajan perpendiculares al conjunto. A la derecha se puede apreciar la barra que comanda la progresión de los resortes.

Foto 2

El reticulado que se ve en primer plano—por debajo del tanque de combustible— es el soporte de la suspensión trasera diseñada por Juan Rossi y los técnicos de Fico-Rol Gabriel. En la parrilla central se aprecia la ubicación de la parte inferior de los resortes y amortiguadores y, en los perfiles que parten de esta hacia arriba, se observan los soportes de la barra antirrolido, los de las parrillas inferiores—que se proyectan hacia los portamozas— y, más arriba las parrillas superiores. Como se observa, el conjunto está completamente rutilado.

Foto 3

En este detalle se ven con mayor claridad la parrilla superior de brazos oscilantes y la barra antirrolido de generosas dimensiones. El cono claro más pequeño es el regulador de posición, mientras que el otro del mismo color, más largo y ubicado en diagonal desde la parrilla inferior, que asciende hacia la parte central es el que produce el movimiento progresivo. Hacia la izquierda los frenos Pozzi traseros, similares a los de FRA.

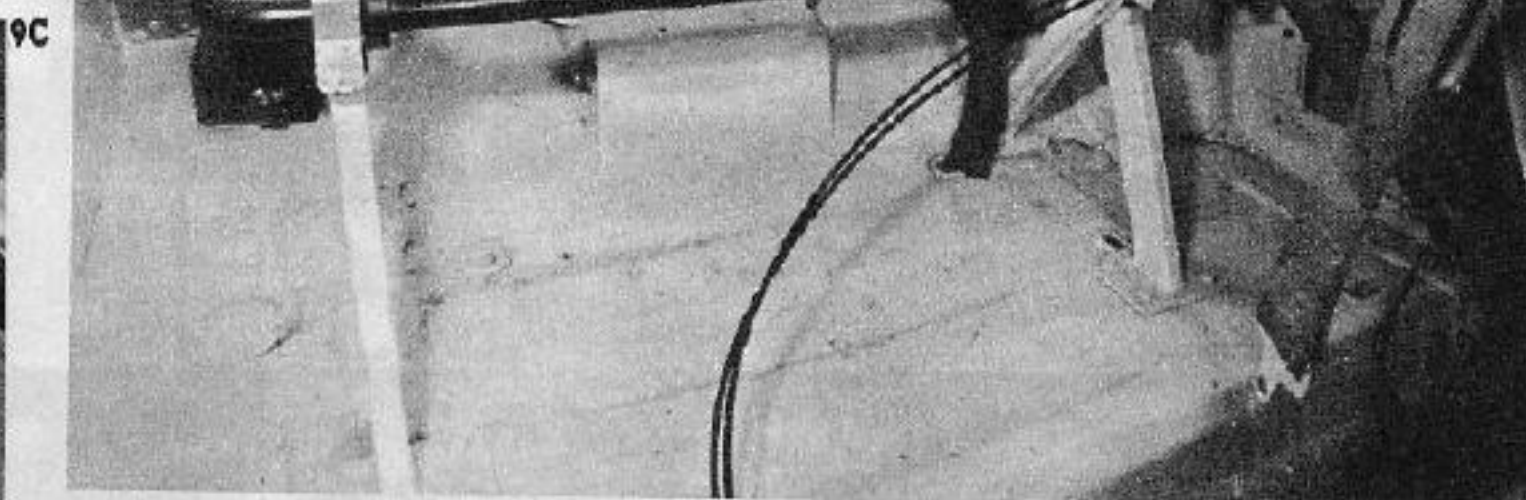
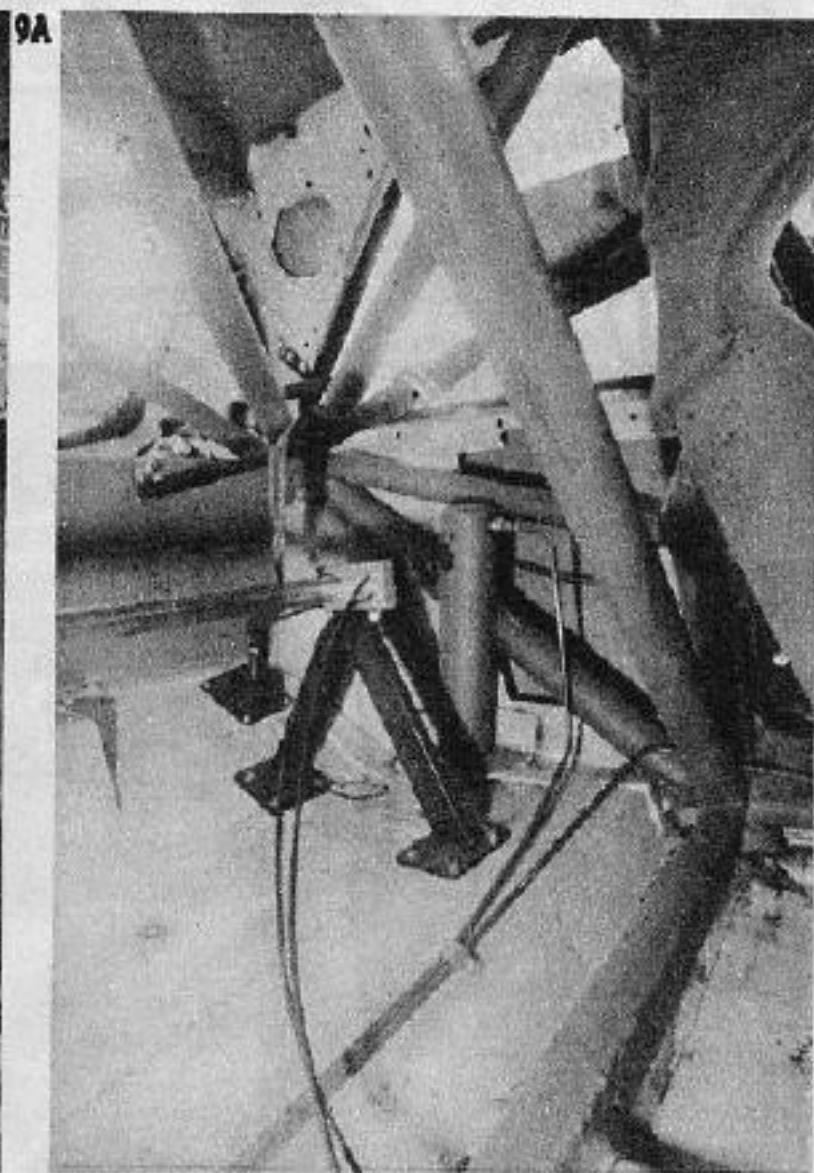
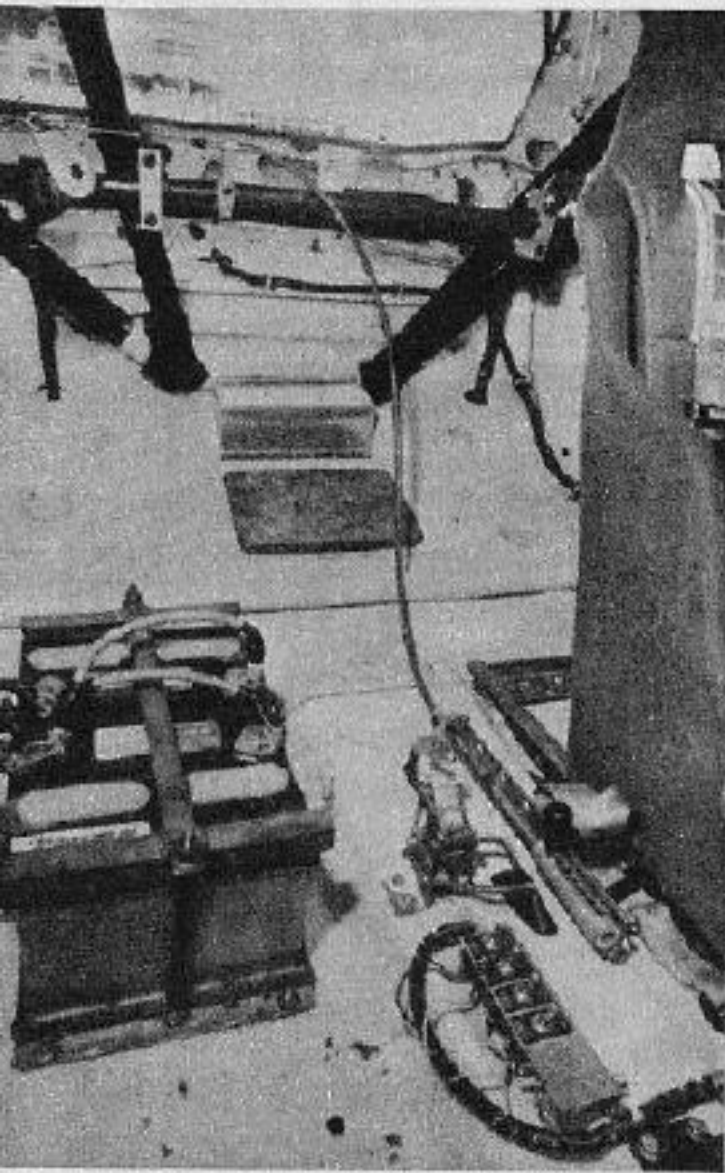
Foto 4

En el centro de la foto se ve el tensor de la polémica, que partiendo desde la suspensión termina anclando en el interior del vehículo en el travesaño interior de la jaula antivuelco.

Foto 5

Vista general de la suspensión trasera completa de la Fuego de Zampa con todos sus componentes. Más allá de la polémica un gran trabajo artesanal y técnico.

TODOS LOS FUEGOS, EL FUEGO



Grupo de Fotos N° 9

Foto "A"

Vista parcial del auto realizado por Osvaldo Antelo. En primer plano las baterías -con el corte de corriente adosado- ubicadas en el lugar de la butaca derecha. A su lado las cuatro llaves de comando de la instalación eléctrica e inmediatamente detrás la regulación de frenos para desplazar el poder frenante hacia el tren anterior o el posterior. Al costado derecho de esta llave está el regulador de dureza de la barra trasera, que tiene 7 posiciones diferentes. Por detrás se observa la propia barra -fijada a la jaula antivuelco- con la cuchilla de accionamiento de la misma y los tensores que bajan hacia el eje trasero. Por debajo del cable del comando se puede ver la plancha de plomo con que fue lostrado el auto.

Foto "B"

Este diseño de soporte de barra antirrolido pertenece a Orieste Berta y lo tiene aplicada la coupe de Ernesto Solo. Allí también se ve la cuchilla que produce el movimiento.

Foto "C"

En esta Fuego (también oficial -piloteada por José Luis Di Palma-) el sistema de trabajo de barra es similar a la anterior, pero en este caso la toma está destinada a mostrar el tubo ubicado a la derecha del soporte al que llega un conducto muy pequeño en su parte superior. Por el mismo se inyecta aire al tubo y de él baja una especie de pistón hacia el piso que levanta el auto automáticamente una vez que el mismo es accionado. Obviamente el sistema está complementado con la ubicación de otros tres tubos similares en los restantes ángulos del habitáculo.

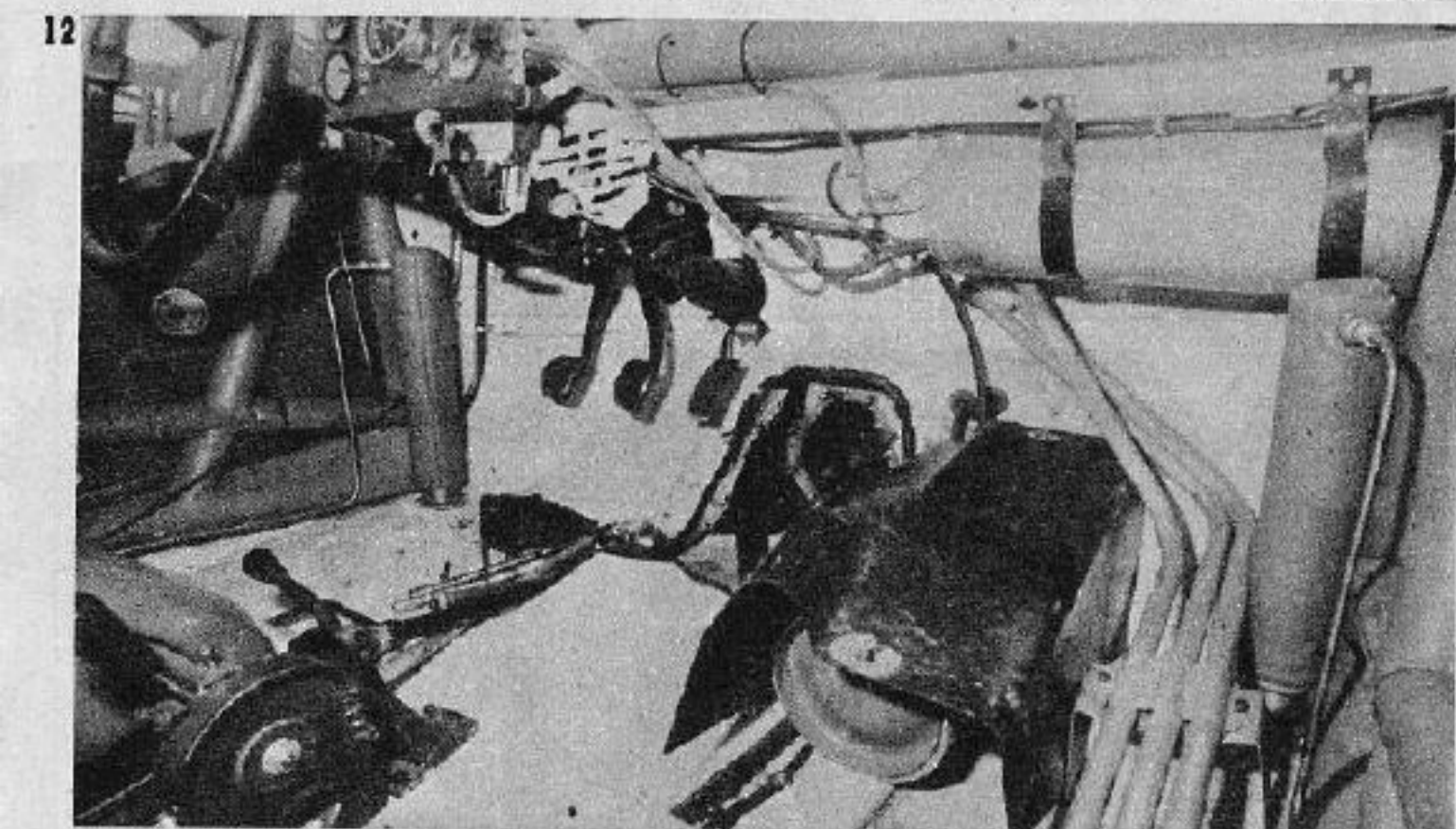


Foto N° 12

Este es el interior de la coupe de José Luis con la cola de la caja de velocidades desmontada para un cambio de relaciones. En los dos extremos de la foto se ven perfectamente los criques cilíndricos que funcionan por aire comprimido.

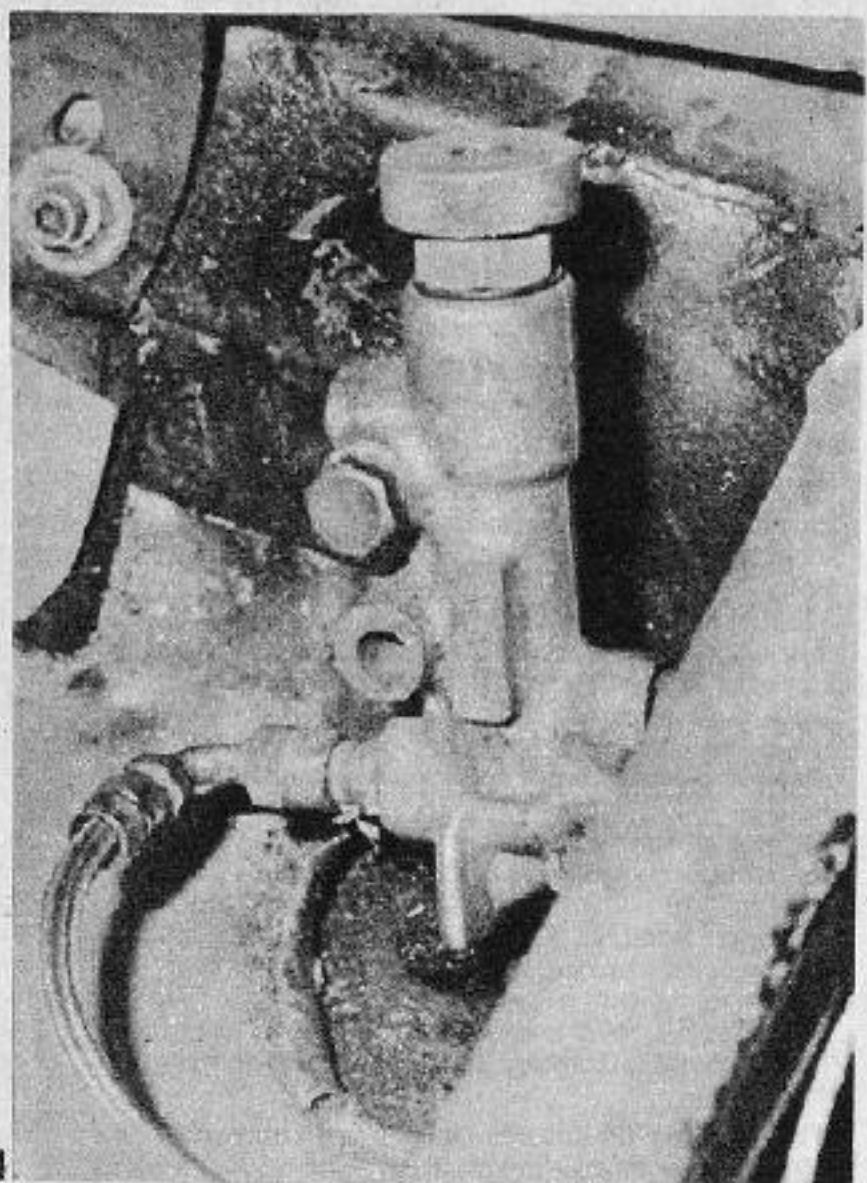
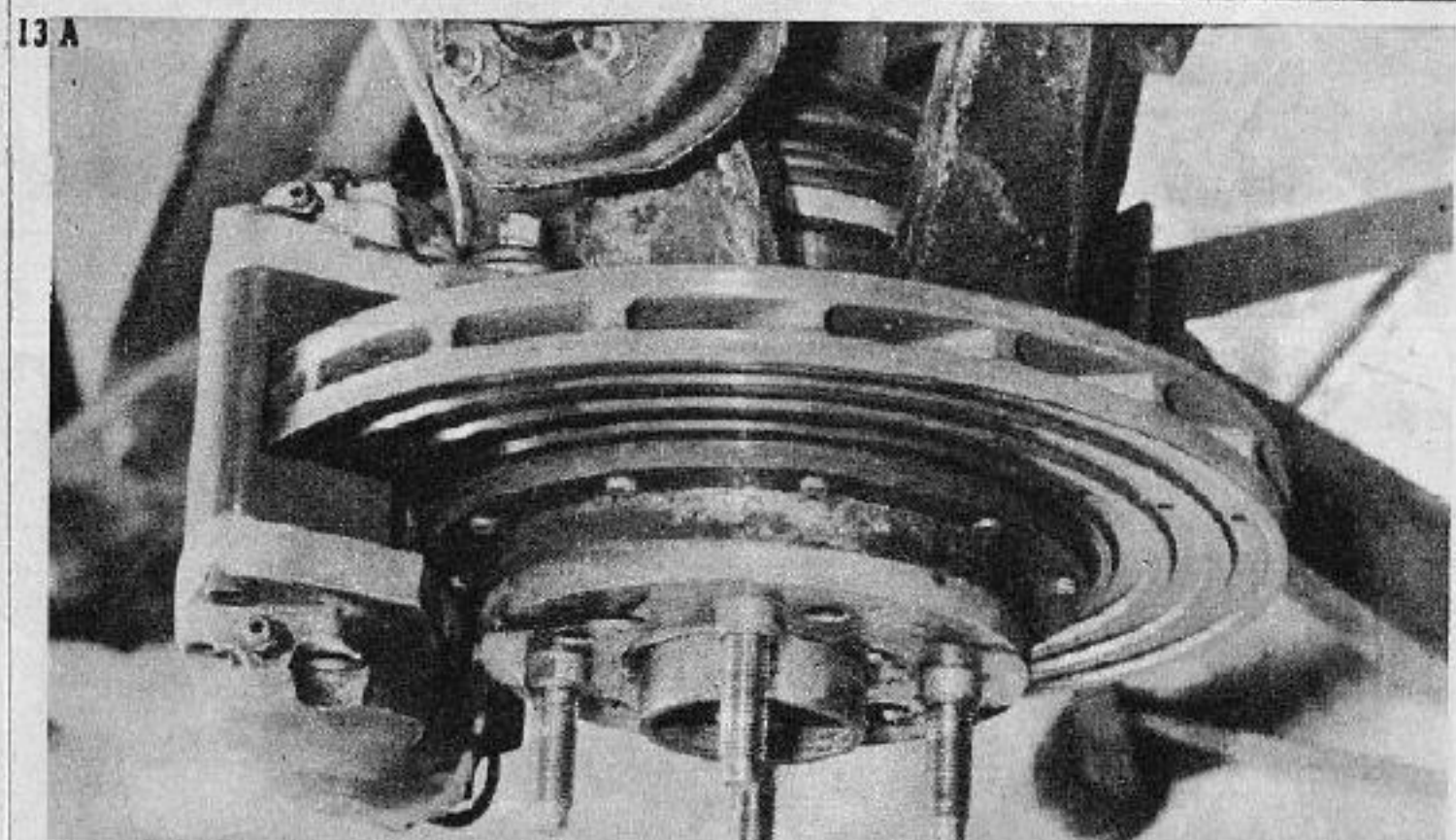


Foto 14

Hurgando en el auto de Silvio Oltra descubrimos esta pequeña válvula que sirve para regular el poder frenante del tren trasero. A medida que el auto va perdiendo poder la ruedita superior se va girando y recupera el nivel.



Grupo de Fotos N° 13

Foto "A"

Freno delantero de la Fuego de Oltra. Tanto la pinza como el disco fueron producidos por FT. en nuestro país, a pedido de Ruben Benavidez. El objetivo del disco acanalado es el de aumentar la superficie de rozamiento, ya que la pastilla tiene también canaletas que acompañan la forma de las del disco.

Foto "B"

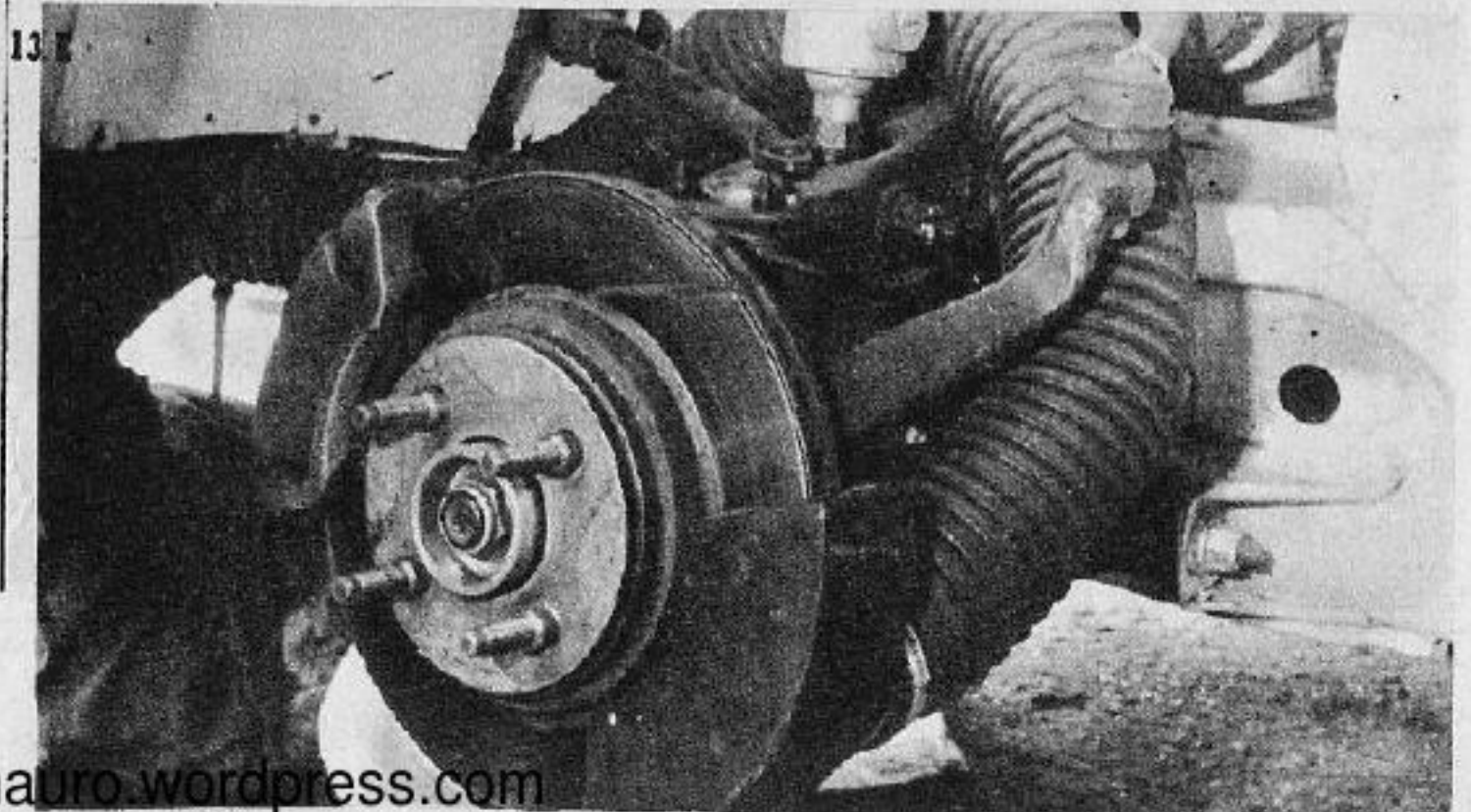
Estos discos dobles refrigerados son nacionales instalados en la Fuego de Antelo. Los calipers son Girling y los utilizó hace algún tiempo el modelo de Lancia Stratos que corrió en Endurance.

Foto "C"

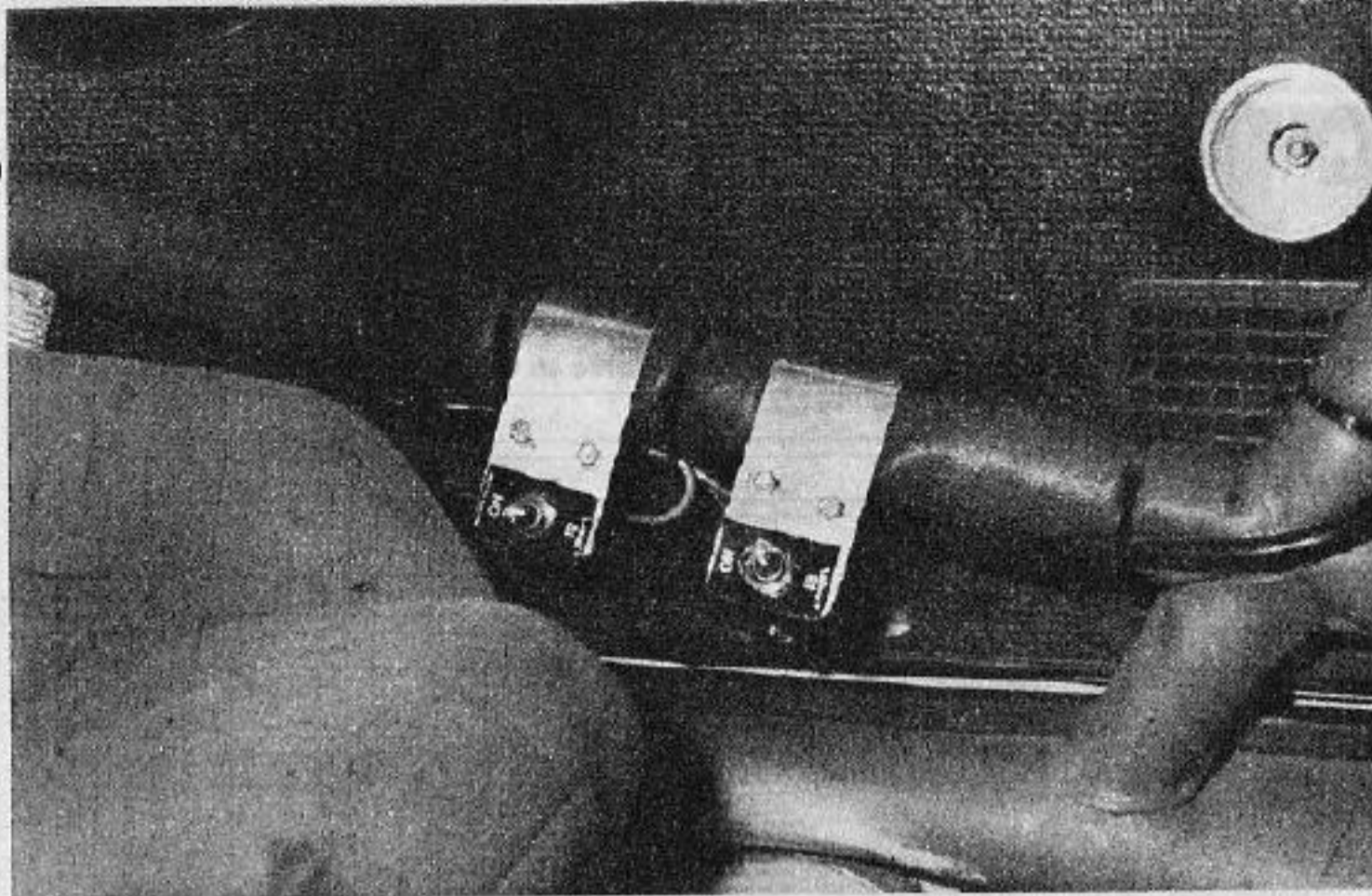
Estos frenos de doble caliper son los que produjo "Nino" Pozzi para la coupe de Juan Pablo Zampa. Tanto las pinzas, como los discos y las bombas son tarea del constructor rosarino. En la toma también se aprecia la parte interior del amortiguador Eric-Rol -no regulable de afuera- y el corrector del van style del tren delantero.

Foto "D"

Las pinzas y el disco, con generosos orificios de ventilación en la parte cónica fueron diseñados por Berta, para la coupé de Traverso. El conjunto que se observa en la toma siguiente -Foto "E"- con guardapolvos y voluminosos canales de ventilación en los mismos son originales de Renault y pertenecen a la coupe de Di Palma.



10



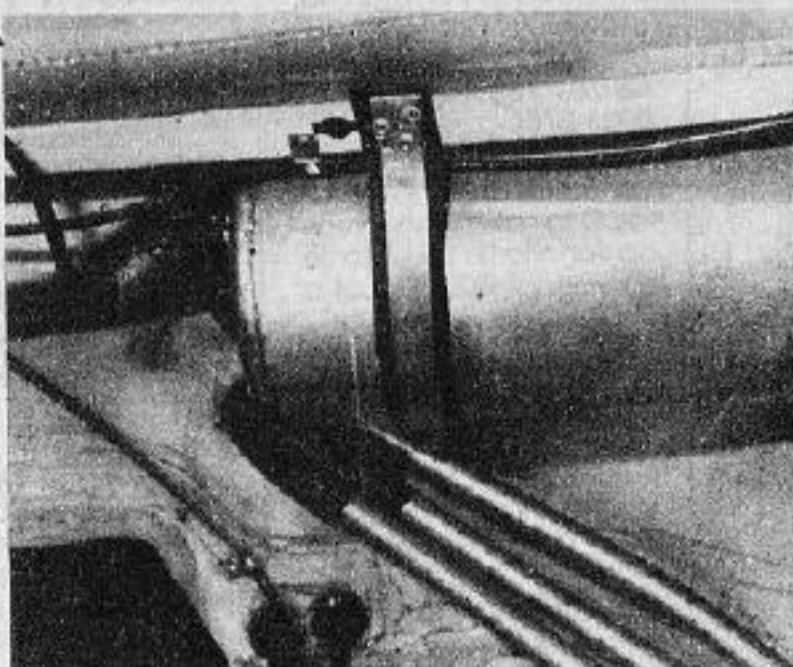
Grupo de Fotos N° 11

11A

Las fotos "A" y "B" muestran dos modelos de tanques de vacío -fabricados en aluminio- y destinados a almacenar aire para el sistema de frenos de las Fuego. El de la foto "A" está ubicado sobre el torpedo a la derecha. Los tres caños que pasan por debajo no tienen ninguna relación con el sistema, ya que conducen el aceite del tanque al motor de la coupé oficial y viceversa. El de la foto "B" está colocado entre el vano motor y el parabrisas y lo ubicó allí Ricardo Pré en la Fuego de Rodolfo Zúñiga.

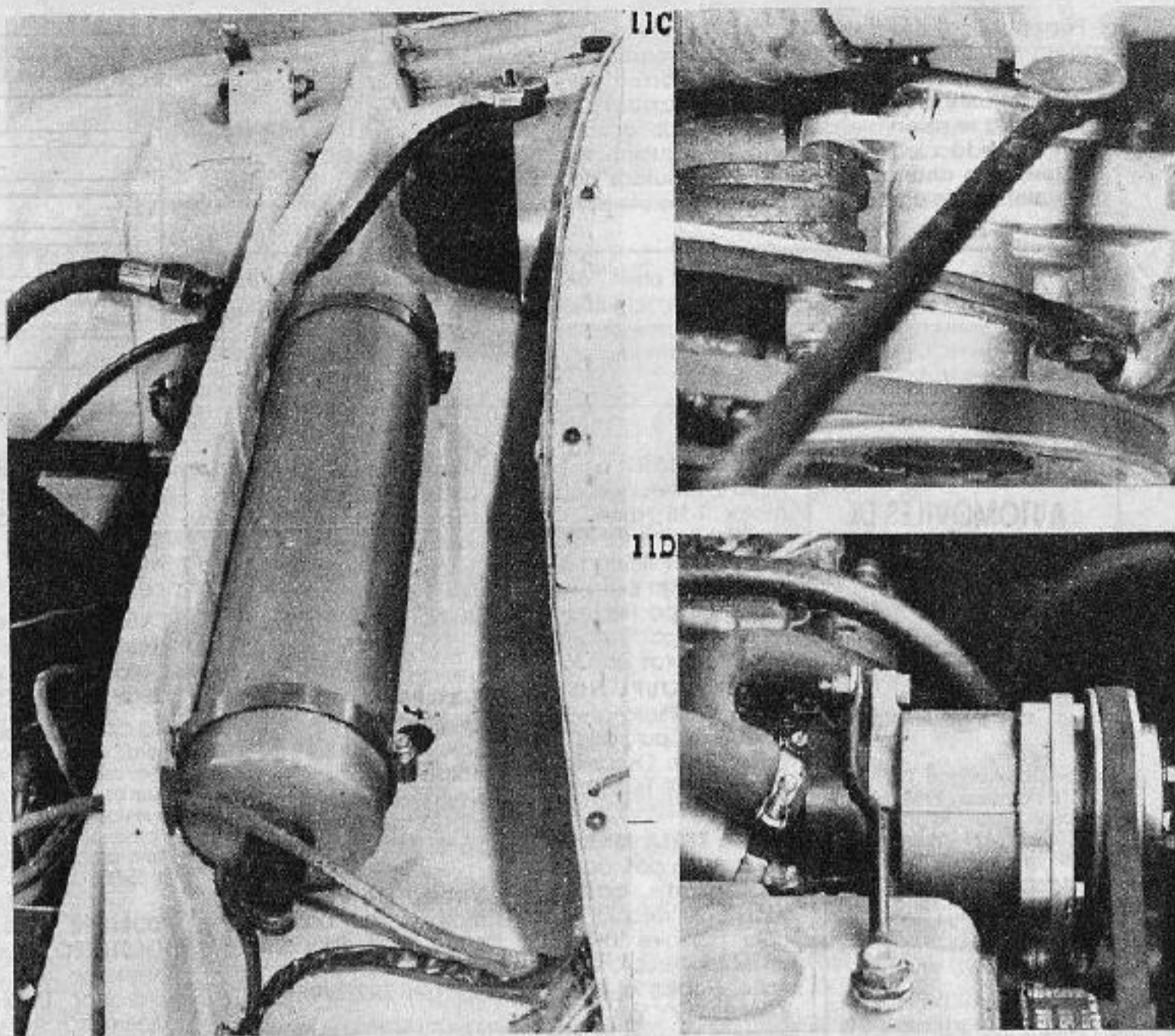
Fotos "C" y "D"

Estas son las bombas depresoras de vacío -de diferente modelo- que producen el aire que va a los tanques que vimos antes y se almacena allí para accionar el servoteno cuando éste es muy solicitado.

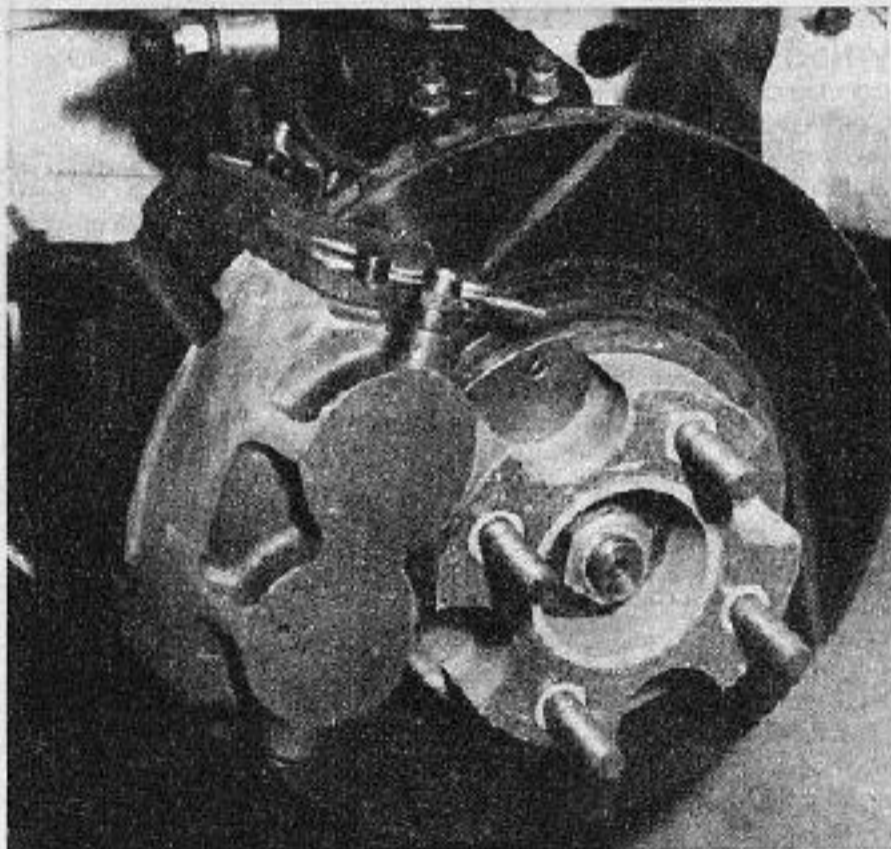


11B

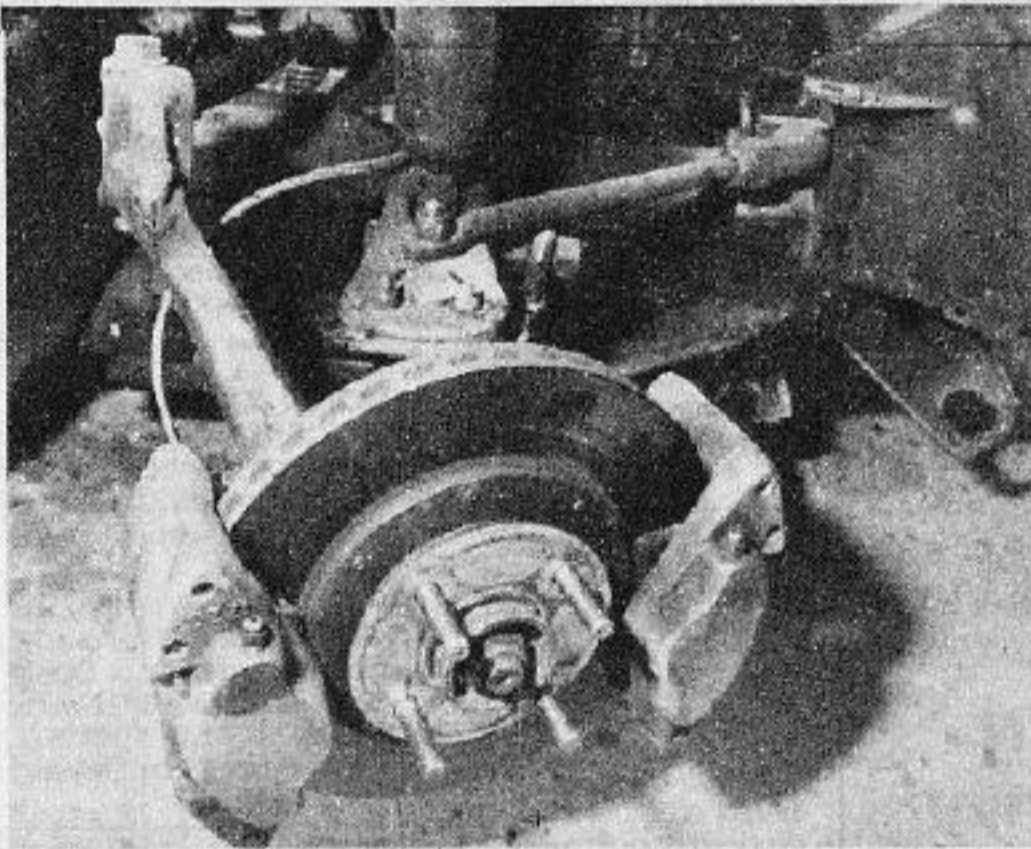
Foto 10
En este caso uno de los travesaños de la jaula le sirvió a Berta para ubicar las llaves de contacto y de la bomba de nafta eléctrica de la Fuego de Traverso, bien al alcance del piloto.



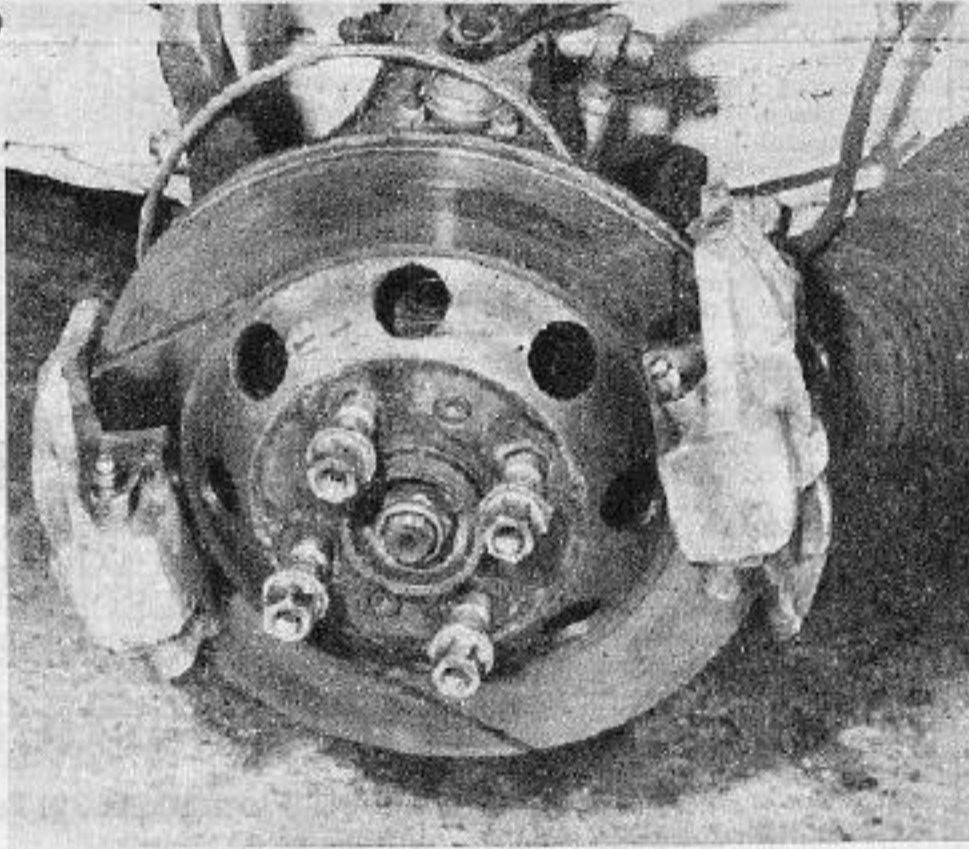
12B



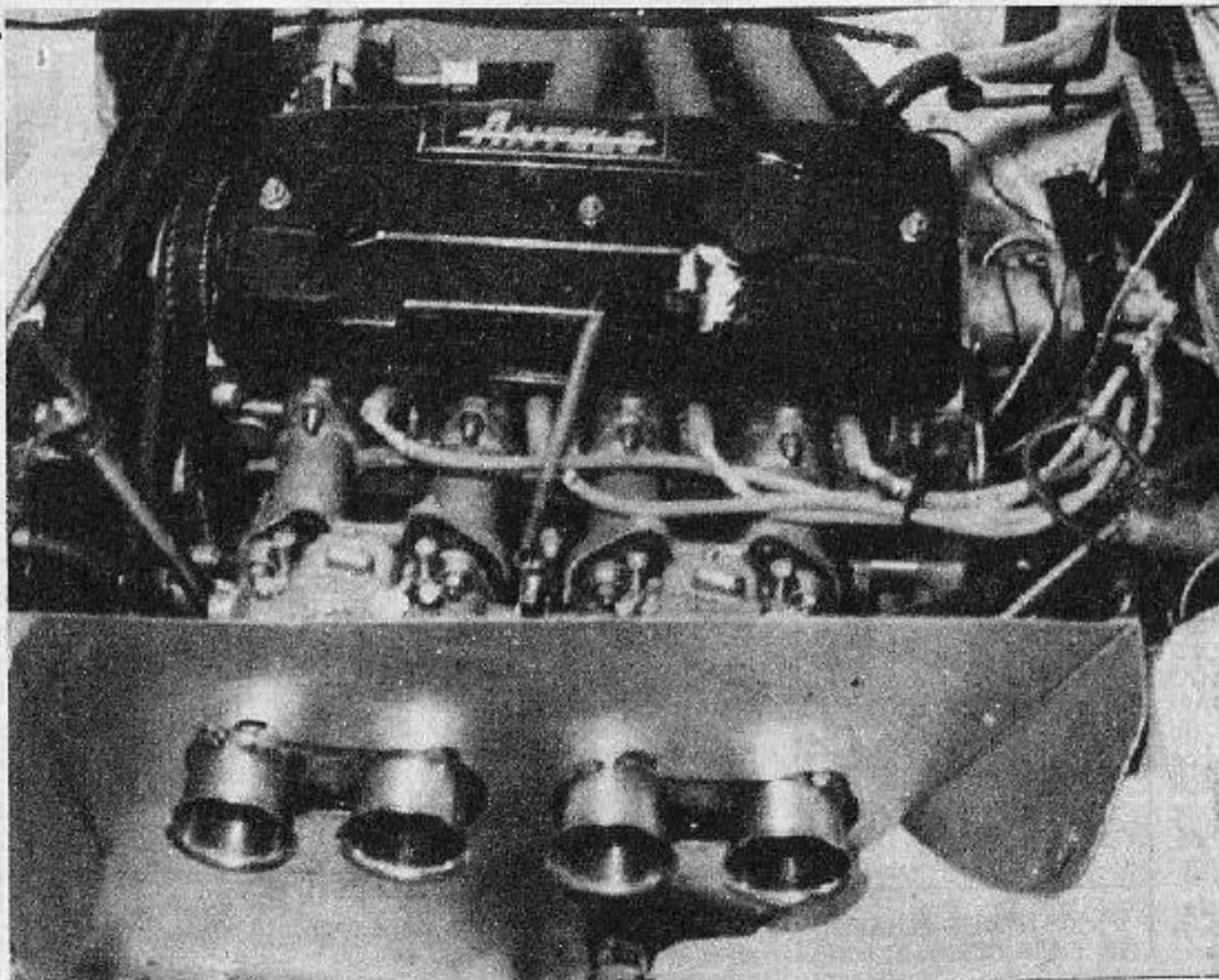
12C



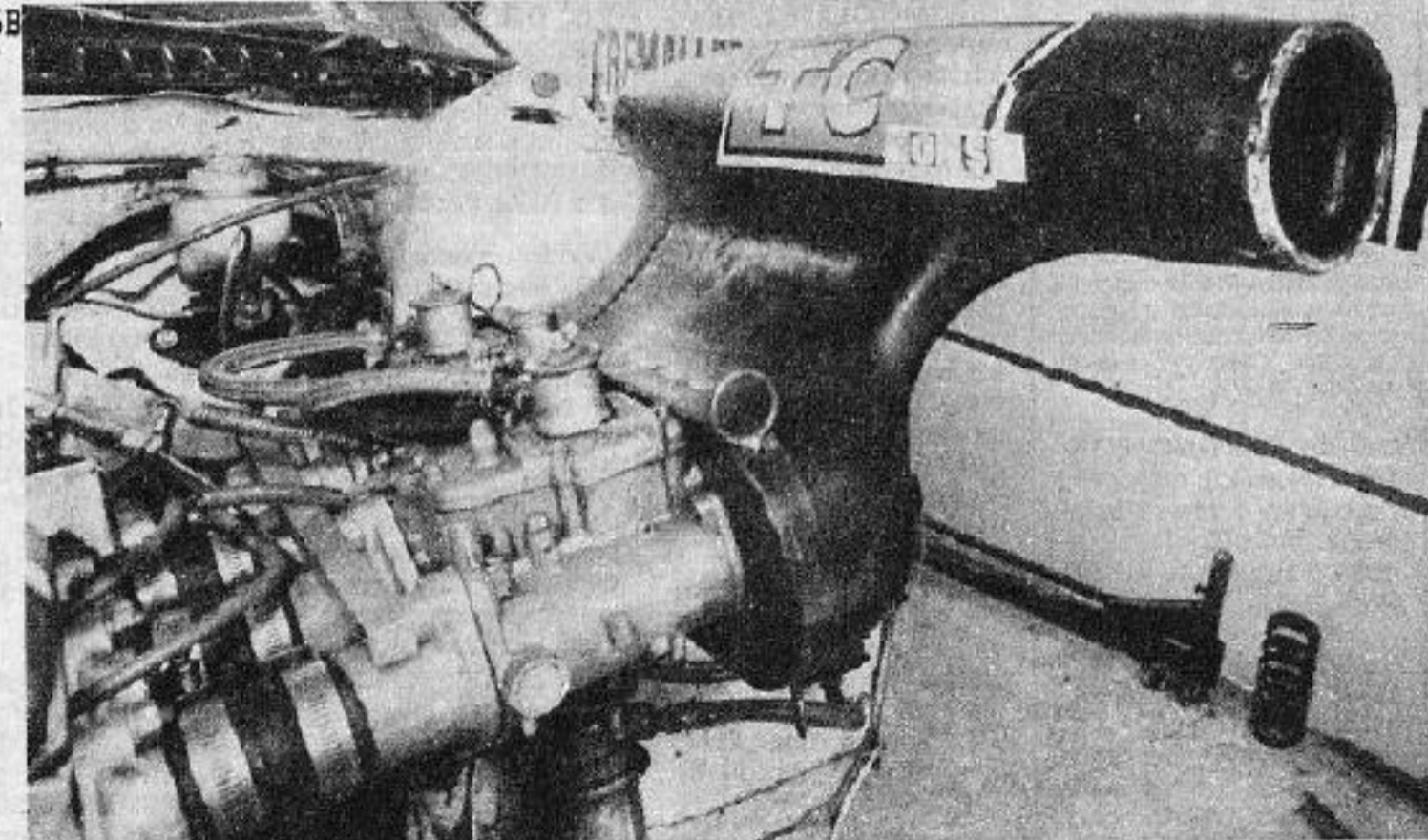
12D



15A



15B



Grupo de Fotos N° 15

Foto "A"

Aquí se aprecian los carburadores Weber de 50 mm que utilizan todas las Fuego de la categoría. Como se ve son de doble boca y el múltiple de admisión tiene accesos individuales. Esta es la coupé de "Cocho".

Foto "B"

Los mismos carburadores pero en esta Fuego de Oltra. Esta tiene una toma dinámica exterior y la unión de los Weber al múltiple de admisión se hace por medio de tubos de goma y abrazaderas para quitarle rigidez al conjunto y evitar, en parte, las vibraciones.

CORSIFICADOS

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 depuestelo personalmente en Av. Belgrano 624, Capital Federal.

La revista se reserva el derecho de publicación de los avisos y no es responsable 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

1000 - Capital Federal
Para publicar gratuitamente en avisos clasificados. CUPON

Llene cada casillero con una palabra o cifra.

1.0 AUTOMOVILES DE COMPETICION -VENTA-

SUPER EUROPA 1.5 listo para largar. Mecánico Pardo. Auto de punta. Como vehículo particular en pago. M.I. de Avellaneda 2440. José Ingenieros. 757-6250.

Jorge Rauk vende T.C. DEL OESTE campeón 1984. Fierros varios. Isto para largar. Tratar en Carretera 427. Monte Grande. Teléfono 290-1270.

GUILHERMO MALDONADO VENDE:
AUTO CAMPEON FORMULA 2. CODASUR COMPLETO Y TODOS SUS MOTORES Y W. CONSULTENOS: 0317-2130

CASCO DODGE TC 3 LIT. súper liviano. Nueva. Sin usar. Completo. Falta únicamente motor y caja. Hay varios fierros, block, tapa Cil. totalmente hecha con válvulas, botadores, distribuidor, instalación eléctrica completa, con tablero y tablero. Fierros instalados. Post. Teur 3777. Avellanada. Pcia. Bs.As. Marcelo Roggero.

KARTING MAYOR SANTAFESINO con caja, chasis M101 mecánica Montreal. Fierros de primera, listo para largar. Lucero 569. Tel: 041-830013. Rosario.

Vendo **FORMULA 5** chasis Lodi. motorascano, suspensiones independientes, frenos a disco, motor Zanella, carburador Mikuni, arrancador electrónico, todo nuevo sin usar, listo para largar. 665-6805.

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

Vendo **FORMULA 5** chasis Lodi. motorascano, suspensiones independientes, frenos a disco, motor Zanella, carburador Mikuni, arrancador electrónico, todo nuevo sin usar, listo para largar. 665-6805.

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

Vendo **KARTING FOX-TRAK (Nuevito)**, motor RF, para junior o inter. A solamente \$1.600. (Una pichincha). Llamar al 67-9251.

Vendo **KARTING FOX-TRAK**, motor Parilla (para junior o inter.) con rep., varios relaciones, carburadores, etc., llantas Swiss Hules. \$1.300. Llamar al 431-1858 de 9:00 a 13:00 y de 21:30 a 22:30 hs.

Osvaldo Morresi vende **DODGE T.C.** listo para largar. Con fierros de primera. Llamar al (0329) 25315/25570.

Vendo **RALT R11** para Formula 2. Entrecar a similar, motor R-16 Antela, caja Heland. Todas las relaciones, trailer, infinidad de repuestos. Isto para largar o permuta por Renault 18 o cupé Fuego. Tratar después 20 horas 785-2699.

Vendo **COUPE NISSAN 300 ZX**. Ultimo ganador en el C.A.F. auto de punta. Hablar con Oscar Rodríguez Marsili. Tel: (01) 795-3604.

Vendo **BERTA MK3 1983**. De fórmula dos, caja autoblocante, caja Heland, 20 relaciones de caja. Espirales 10 llantas sin motor. Acepto auto de calle. Hablar al Sr. Bravi (041) 394393. Ver en Nueva de Julio 3971. Rosario.

Vendo **JEEP IKA '71 DT. SAFARI**. Listo para largar. Lic. STD, caja ZF, 2 juegos de ruedas, repuestos varios. Malakate. Warm. Llamar al 921-2107 o 632-3229.

Vendo **SPORT PROTOTIPO NUEVO**. Listo para largar, chasis Sergio. Vendo o permuta por auto de calle. (01) 821-7205.

Vendo **MIOGET AMERICANO**, motor Fiat 1600 listo para largar. Otro motor repuestos varios \$1.800. Santa Tomé 5435. Tel: 566-2254 después de las 20 hs.

Vendo/permuta **CHASIS F-2 CRESPI**, motor Taunus, preparación Bini, caja Sáenz, cinco marchas. Relaciones, trator Carlos Donati. San Martín 471. El Dorado. Provincia de Santa Fe.

Vendo de **RENAULT 12** motor y caja corla múltiple y distribuidor dubbecco para rally. Todo a revisar. Tel: 792-3491.

Vendo de **RENAULT 12**, butacas, jaula y cinturones de seguridad para rally. Fades y tanque de nafta 90 litros boca ancha. Tel: 792-3491.

FORMULA SIERRA CLASE 4 con 5 carreras, impecable estado. Vendo permuta. Ural 1465. Capital. Tel: 553-0745.

Vendo **FIAT 126** competición rally, mecánica Baltestini, listo para largar. Seguros 850. Villa Sarmiento, Ramos Mejia. Eschuchá ofertas.

TAUNUS TC2000 "B" ex Lepiana, sin motor. Vendo. Cielos 223, Capital Federal. Tel: 855-0134.

FALCON T.C. equipo oficial Ford. Preparación Herceg. "Fierros" importados. Gomas nuevas, isto para largar. Repuestos varios, con licencia. Llamar al 10346/24576 señor Ambrosio, Chivilcoy. Precio \$35.000.

PIONEER KE 3000 AU-TOESTEREO semi-nuevo (8 meses de uso), Super Sintonaizador - Display Digital - Memorias AM y FM - Fader - Vendo. Provincias Unidas 5222 - San. Justo - Tel: 651-4677.

2.0 AUTOMOVILES -VENTA-

Vendo **CITROEN 3CV** para armar. Chasis de hierro, cartacera, gomas, motor, etc. Llamar al 749-6019 o ver en Brd 347, Tigre.

2.1 AUTOMOVILES DE COLECCION -VENTA-

Vendo o permuta **LOTUS SEVEN** en excelente estado para hacer mucha fama. Mecánica SIAM - José María Paz 957 - Ituzaingó - Tratar con el Sr. Davis.

CISITALIA CUPE replica nueva a terminar. Mecánica Filito. Montado en casco Fiat nuevo. Falta lapizado, ruedas, pintura, detalles. Suspensión nueva, accesorios, papeles bien \$1.800. Permuta. Calle 1 N° 62, La Plata.

B.M.W. ISETTA 300 totalmente restaurado, 100% original. Repuestos, manuales, cilke. Vendo urgente \$3.000. Escucha ofertas, tome de pago. Eduardo 824/7330 962/9782.

Vendo dos auténticas joyas del automovilismo argentino: **EL TRUENO NARANJA Y EL CHELCO EX NESTOR JESUS GARCIA VEIGA**. Ambos sin motor y sin caja. Trator con Carlos Alvarez en Campluchela 580. Cap. Fed. o llamar al Tel: 982-5412/85.

Vendo **FORD MODELO 27** todo original. Impecable. \$2.200. Trator en Avenida San Martín 1465 - Lanús Oeste.

Vendo **FORD 'A' M. 31** original, con papeles, perfecto estado y en marcha, o permuta por moto 400 cc., en adelante. Carbonettes 130 Pigüe. Tel: 0923-2781.

Vendo **FORD 29** - 2 puertas. Original. Ver en Avenida San Martín 850. Monte o llamar al (0271) 20051 a Carlos Jones.

Vendo **FORD BABY** inglés modelo 46, 10 HP, original, cuatro puertas. Ver en Avenida San Zmartín 850, Monte o llamar al (0271) 20051 a Carlos Jones.

TC FORD 39 ideal para el oyer, freno, discos, jaula, butacas, motor Falcon SP ZF para exigentes. \$5.500. Isto para largar. Ver en Itaquí 2969 Capital, Villa Soldati.

REPLICA MG mod. 52 color azul, mecánica Volkswagen Escarabajo con terminación artesanal de Jujo. Necochea 1350. Tel: 28-6044. Republica de la Boca.

MOTOR X, CAJA ROLLS ROYCE modelo 1956, 8 cilindros, de colección, con papeles. \$2.500. Necochea 1350. Capital. Tel: 28-6044.

COUPE FORD 42 restaurada 80. Permuta por Opel 1978. Bmé Mitre 382. Villa María Tel: 0535 20387. Jueves a viernes 9 a 11 horas.

2.3 AUTOS FUERA DE SERIE -VENTA-

ARENERO AMERICANO MODELO 86 Motor Volkswagen 1600, cinturones competición, frenos independientes por lado, cubiertas traseras Waltrao. Cañastillas, butacas competición, coñerta de freno importada. Ural 1165 Capital Federal. Acepto permuta.

Vendo **JEEP WYLLIS 4X4** impecable. Ruedas anchas amarillo, motor 0 km, tracción delantera alta y baja nueva; \$4.000, facilidades acepto infotar. Carlos Bolívar 440, 2300 Rafaela. Tel: 25758.

6.0 REPUESTOS Y ACCESORIOS -VENTA-

Vendo **MOTOR RENAULT 12, CAJA CORIA MULTI-**

PLE Y DISTRIBUIDOR DUBBECCO. Para Rally, todo a revisar. Tel: 792-3491.

Vendo **CHASIS TC**, del oeste o bonaerense, todo rofulado, auto de punta. 244-9134. Sr. Jorge.

Vendo **BOMBA INYECTORA MARCA SPICA**, italiana, especial Alfa Romeo. Tel: 294-6751, de 19 hs en adelante.

Vendo motor completo **RENAULT 12 RALLY**, pistones Berta, distribuidor Dubbecco, Levás Rapani, embrague Nogoyá a revisar. Caja relación corla tanque nafta 90 litros, todo para rally. Tel: 792-3491. Tolo 87.

VENDO 5 BIELAS SAENZ con bulones carrilló para Chevrolet cuatro litros nuevos. \$750. Itaquí 2969. Capital.

MOTOR LAND ROVER original, año 1981. Funcionando, con papeles perfectos, nunca fue abierto. Oportunidad. Llamar al (01) 629-5362/4623, en horario comercial.

Vendo **CARBURADOR SOLEX**, francés ascendente para automóvil europeo, años '30, nuevo sin uso, vendo o permuta por repuestos Ford 1935 o Chevrolet 1931. \$200. Sr. Hugo. Tel: 632-7271.

Vendo **COMPRESOR CONSTANTIN**, nuevo, dos carburadores Weber, totalmente equipado para Peugeot 504, 505. Potencia de 30% a 100%, según relación (equipo preparación París - Dakar). Precio: US\$ 2.500. Tel: 783-4579.

Autopardo Competición vende **MECANICA COMPLETA FIAT 600 S.M.** Tel: 652-1003.

Vendo **MOTOR VW 1.8 y MOTOR VW 1.5** especial categorías zonales con bielas Sáenz, distribuidor Dubbecco, pistones especiales, tapa Berta. Trator Luis Lenas, Sarmiento 538. Arrecifes. Precio a convenir.

CUBIERTAS Y LLANTAS FORD "T" buenas. \$40 c/u. Tambien repuestos 1925/27 en general, motores, papeles, chasis. Depresor Ford adaptable para diesel o turbo. \$120. Pasaje Membrillar 989. Tel: 632-6604.

Vendo **MOTOR IAVA 1300 PARDO** nuevo y **CASCO 147** para reparar - Gascon 1683, Capital Federal.

9.0 CASAS RODANTES Y TRAILERS -VENTA-

Vendo **MICRO LEILAND** hecho para transporte autos de carrera, motor, caja, suspensión y pintura 0 km. Todo línea cuadrada, caben 2 autos tamaño Sierra, recibo auto/lancha. Antonio Machado 1255 Córdoba. Tel: 051-559898.

Oscar Riso vende **MICRO VOLVO MOD. 66**. Verlo en Pilar 1176 Cap. Tel: 687-7057.

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

10.0 VARIOS

ULTRALIVIANO. AERO DI PALMA DPI. Sin uso. Vendo por viaje a Transilvania. Permuta por dinero, dólares, bonos u otros minutos. Es caro y sólo para gente sensible. 620-2160. De noche.

Vendo **COLECCION CORSA**, completa, N° 2 al 1065, perfecto estado y 2 años de parabrisas 54 y 65. liquido primer oferta, entrega a domicilio. Tel: 0323 - 7136.

COLECCION CORSA desde año 1968 hasta 1982 completa, perfecto estado vendo urgente. Tel: 624-4335, después 19 horas o calle Espronceda 645, Castelar.

TERRENO en Pcia. Córdoba en "Las Rampientes" - Valle de Calamuchita, próximo Ruta 36 - 675 m2 vendo. Trator Espronceda 645, Castelar, Tel: 624-4335 (después 19 horas).

MULTITESTER BOSCH CONSOLA PORTATIL fácil chequeo eléctrico total. Toda clase vehículos. Encendido, componentes, fallas, consumos, puesto a punto, cortocircuitos, carga, etc. Impecable regalo \$1.000. Acepto vehículo. Calle 1 N° 66, La Plata.

11.0 AUTOMODELISMO

Vendo **AUTOMODELISMO 1/43**. Dos ejemplares "Sólido" años '60, Cooper

Climax y Lotus 18 F-1. Nuevos en sus cajitas originales. \$30.- cada uno. los dos por \$50.- Hugo, 632-7271

Benini Escap

FABRICACION Y COLOCACION DE ESCAPES ESPECIALES Y DEPORTIVOS

COMPETICION

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

Jose Basso vende **FIAT 1.5 TURISMO CLASE 2**, nuevo, autoblocantes italiano, isto para largar, mecánica Pardo, para estar entre los 10 primeros, Juan B. Justo 860 Mar del Plata. Tel: 80-9433

MONOPOSTO 850 CRESPI RENAULT, completo, urgente vendo o permuta, mecánica Balbuena, llantas eslo, repuestos, precio, oportunidad, financiación. Tel: 0474-22234, Salto (B). de 8 a 15 hs. Sr. Malate. (Ideal F-4 tubulmana o zonales).

"RULY" JOHNSTON, vende, limitada Belgranense a 31. En orden de largada. Fierros ganadores, consiguió 3 subcampeonatos y 2 campeonatos. Llamar en horario comercial. Tel: 0243-21903

Vendo **R 12 RALLY**, 7.000 RPM garantizadas, fierros Berta, diferencial corto, autoblocante Iwin Master, elementos Fades, casco y pintura excelentes. 9 de Julio 1132, Bemal. Lunes a viernes de 8 a 17 hs.

Ugierri vende o permuta **T.C. DEL OESTE CALVO**, estado nuevo, tres carreras debutó ganando, motor Chevrolet 250, mecánica Tono Constantino. Llamar al tel: 0329 - 80561 de 8 a 20 hs. Baradero.

Vendo urgente **CITROEN 3CV** listo para largar, con repuestos, ocho gomas, buzo antillama y casco. Llamar al 749-6019 o ver en Brd 347, Tigre.

Vendo **FORD FALCON T.C.** Equipo oficial. Preparación Herceg. Fierros importados, isto para largar, con gomas nuevas, repuestos varios, con licencia. Llamar al (0346) 24576 señor Ambrosio. \$35.000.

VENDO SPORT PROTOTIPO tercero en el campeonato. Trailer, repuestos. Total \$6.000. Tel: 253-7604. Lavalle 1396, Quilmes.

DATSUN 280 Sub campeón '86, vende Gerardo Cerquetti. Caldas 223, Capital Federal. Tel: 855-0134.

SCAPESYSTEMS

- SILENCIADORES Y ESCAPÉS 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

MOTORHOME A ESTRENAR

MERCEDES BENZ

- * CAPACIDAD 8 PERS.
- * MARCA MERCEDES BENZ
- * MODELO 0 140
- * REAC. A NUEVO
- * AIRE ACONDICIONADO
- * GRUPO ELECTROGENO
- * BAÑO Y DUCHA
- * PLAY ROOM
- * PLAY ROOM
- * COCINA c/HORNO y EXTRAC.
- * CALEFON y CALEFAC. T. B.
- * ALERO DE LONA (AMBIENTE EXTERIOR AMPLIABLE)
- * RADIO AM-FM
- * PASACASSETTES
- * PLACARD-ALACENAS
- * BAULERA
- * COMEDOR
- * GARANTIA TOTAL
- * AMPLIA FINANCIACION

VER de 8 a 17 horas
BELGRANO 1287 - Avellaneda
TEL. 203-5122

CINTURONES DE SEGURIDAD PROVA

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



- * EN ROJO
- * AZUL

- * AMARILLO
- * NEGRO

Fabrica y distribuye **PROVA**

A THOMAS 250 (1427) CAPITAL
TEL 553-4071

REPUESTOS • ACCESORIOS • PARTES DE CARROCERIAS

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

- LINEA COMPLETA
- LEGITIMOS
- IMPORTADOS
- NACIONALES

IMPORCAR

TARJETAS DE CREDITO

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

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

FLUJO METRO

Profesional FM-105



Testeo: tapa de cilindro, múltiple de admision y escape carburador, toma dinamica. Precision ±1% escala total.



O.NEMARIC
ALSINA 114
1842 S. ISIDRO
(01) 743-2252

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. ACASSUD

CALZADOS CARCER

PDALE POR CASILLA DE CORREO N° 60 (1984) EL PALOMAR



PARA AUTOMOVILES NACIONALES E IMPORTADOS

COMPETICION

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

Envios al interior

Fabrica. Administración.

VENTAS:

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

ruedas argentinas



COMPETICION

TC.2000 ☆ F.2 CODASUR ☆ FRA ☆ TURISMO CLASE 2 y 3
FORMULA SIERRA ☆ F.2 NACIONAL ☆ CAP Y CAT. ZONALES

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

FABRICA Y VENTA:
JOSE INGENIEROS 4351 - (1605) MUNRO - 762-3184 y 2847

Casa ZAGAGLIA S.A.

FORD SIERRA

TRANSFORME SU SIERRA GL en un GS COLOCANDO DEFLECTOR DE COLA



• ENVIOS AL INTERIOR • SIERRA • FUEGO • R 11, etc. • FABRICANTES

F. D'OLIVEIRA 4883 (cp.1678) CASEROS TEL 654-5408 • J.B. JUSTO 3350. CAP.

CESAR GOÑI COMPETICION

PREPARACION MOTORES 2 TIEMPOS
KARTING Y FORMULA 5

PINERO 1294. JOSE 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



REPUESTOS AUTOMOTORES

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

- PEGADO DE CINTAS
- RULEMANES
- SUSPENSION
- ELECTRICIDAD
- MOTOR

- ACCESORIOS
- HERRAMIENTAS
- EMBRAGUES



REPUESTOS PARA TODAS LAS MARCAS

FILTROS 

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

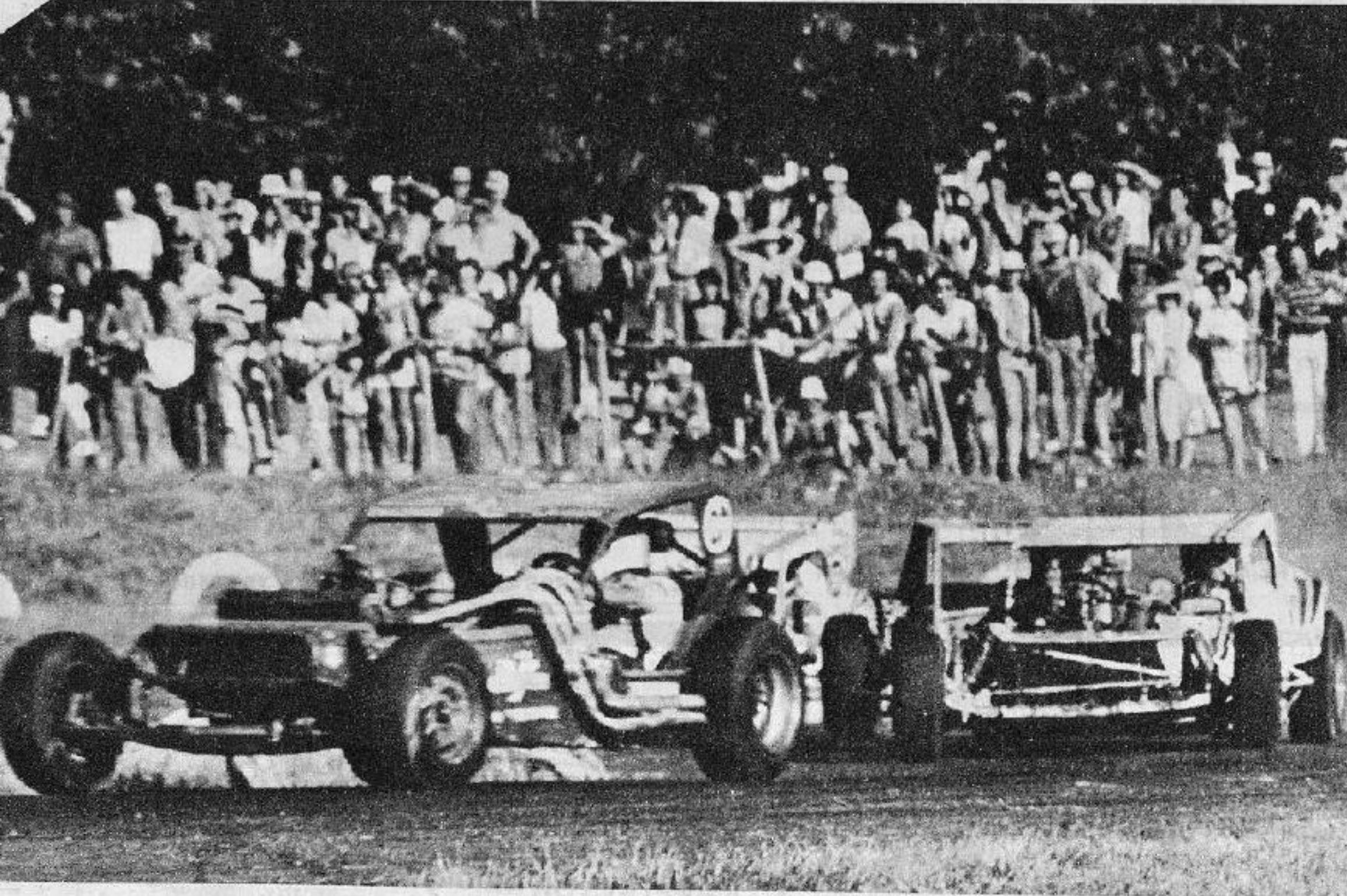
AV. CASEROS 3500. TEL. 91-1845. CAPITAL

**ACTIVIDAD ZONAL
EXTRA**

TC Roqueperense con pilotos del TC "Grande"

Una verdadera multitud asistió en el circuito de Junín, aledaño a la Laguna de Gómez, a la confrontación entre un grupo de consagrados pilotos del TC (y de otras categorías nacionales) y los del TC Roqueperense, con máquinas de esta categoría zonal. Un espectáculo jugoso.

ESTR



Una propuesta realmente original de la gente del TC Roqueperense desembocó en un interesante espectáculo, el 25 de enero en el Autódromo Regional Eusebio Marcilla, de las cercanías de Junín.

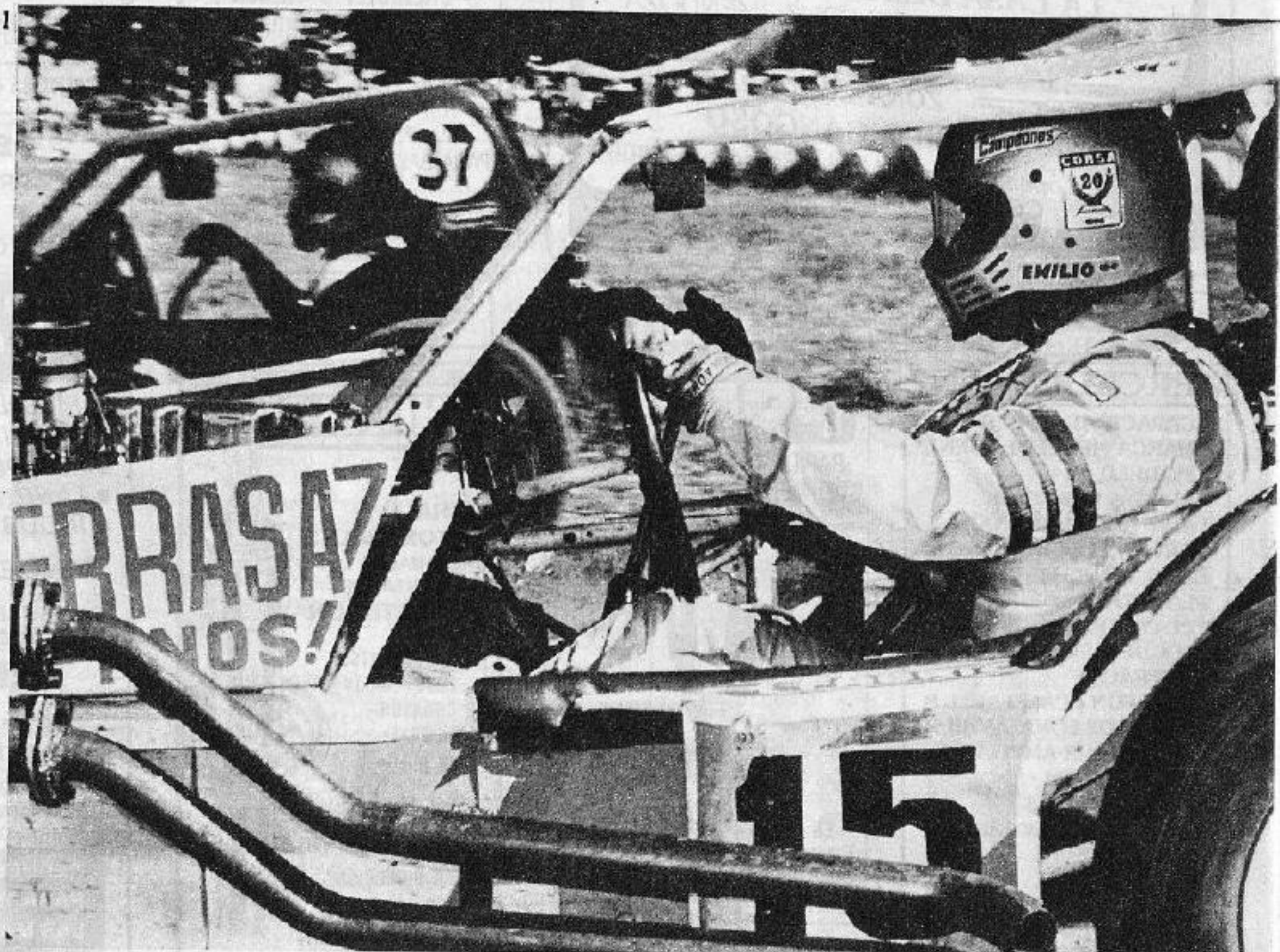
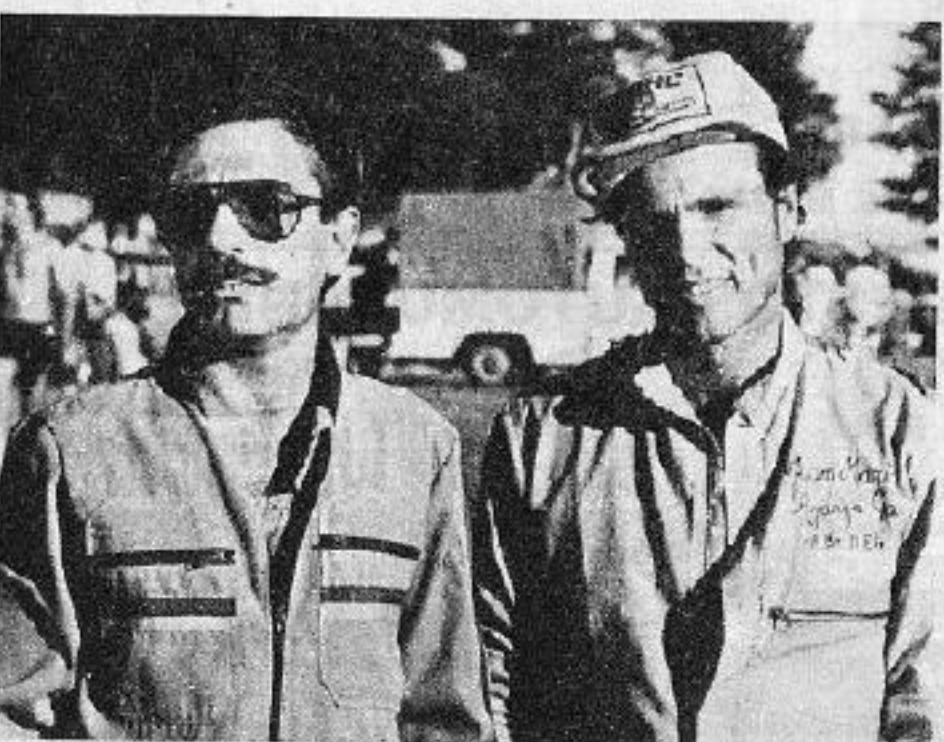
Juan Ayarza Garré, Roberto Urretavizcaya, Osvaldo Morresi, Emilio Satriano, Luis Minervino, Jorge Martínez Boero, Juan C. Bustos, Gustavo Mancuso, Marcelo Polinori y Juan A. Bianchi aceptaron el desafío de los tierreiros y con las máquinas del TC Roqueperense confrontaron sobre el asfalto.

Por supuesto que el poder de convocatoria de estos nombres se vio reflejado en la cantidad de la concurrencia, muy superior a las 4.800 entradas vendidas.

Se clasificó, se corrieron series y final, pero por duplicado: por un lado corrieron los "consagrados" y por el otro (utilizando las mismas máquinas que aquellos) los telúricos. Esto —recurriendo al N° de cada auto— permite efectuar interesantes —y odiosas— comparaciones y sacar algunas conclusiones.

La jornada estuvo plagada de anécdotas.

Por ejemplo, Jorge Castellani prestó su auto al Pato Morresi. El sampedrino lo clasificó bien, ganó su serie y en la final ¡patapufete! en la segunda vuelta entró el Chevrolet en una columna de banderilleros. Así Castellani



ELLAS EN LA LAGUNA

quedó de a pie para su final. Alortunadamente, Morresi pegó de su lado, ya que si no era "bolela": los fierros retorcidos llegaron hasta la palanca de cambios. El banderillero sólo se torció una muñeca al tirarse desde arriba de su puesto.

Peor le fue al "Vasquito" Urretavizcaya y a "Laurelli-Escalón" que le prestaron un "chivo". En la segunda de las tres vueltas clasificatorias, el ahora teceista y antes F-2 Codasur se metió de trompa en el guard rail del curvón, con lo que su coequipier ni siquiera pudo subirse. Que venía fuerte el de Chacabuco lo dice el hecho de que pese a haber dado una sola vuelta, se quedó con el segundo tiempo. Para lo que le sirvió...

En cambio, el ahora inactivo Juancho Ayarza Garré tuvo un desempeño excelente. Hizo la "pole" y desertó en la final cuando se le rompió un braco de la suspensión. Por suerte fue en una curva lenta. El auto: de Ricardo Di Gunto.

Pero la estrella fue Luis "Patita" Minervino. Corrió con un auto de la clase "B" (cedido por César González, con el cual este piloto nunca arrió demasiado). Apuntó bien en los prolegómenos y en la final superó a Juan Carlos Bustos (que había ganado su serie entre los "invitados") por un segundo y medio.

Otro de los desafortunados fue Emi-

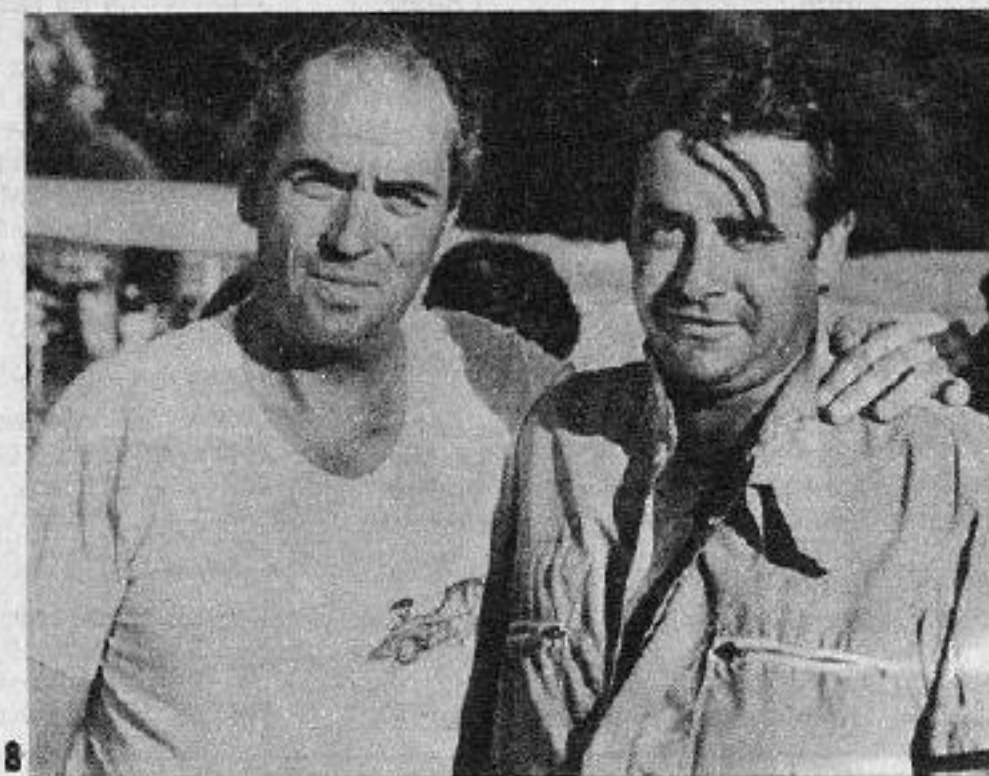
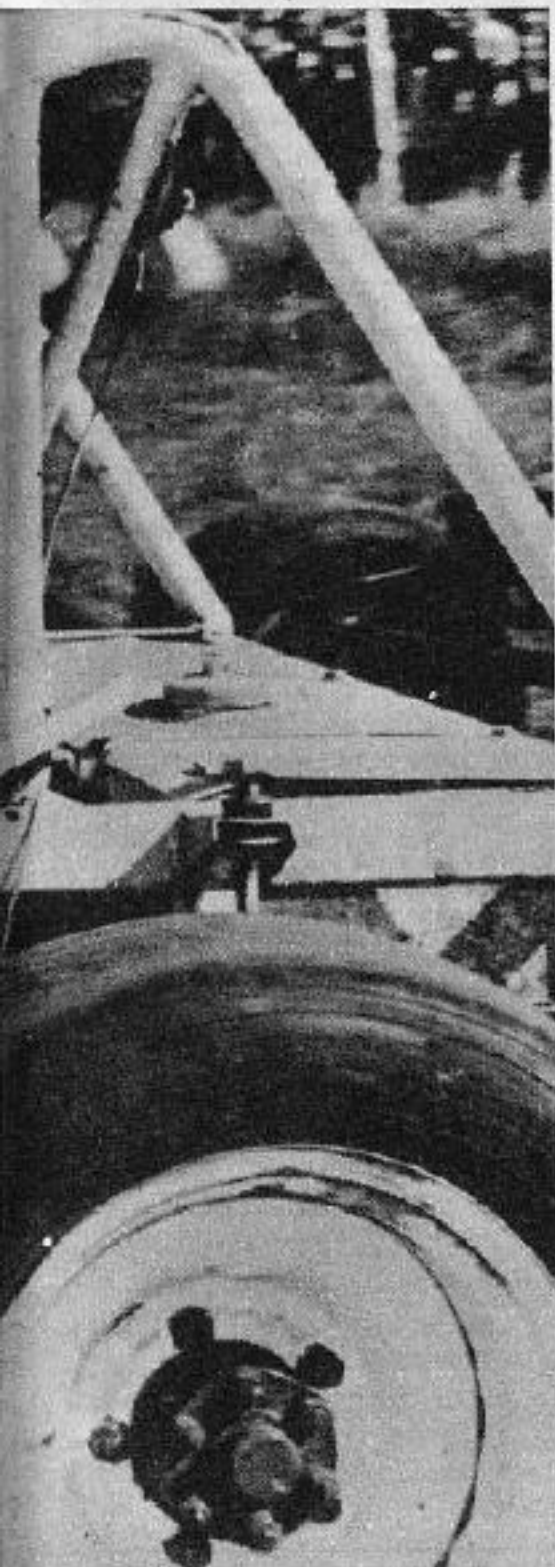
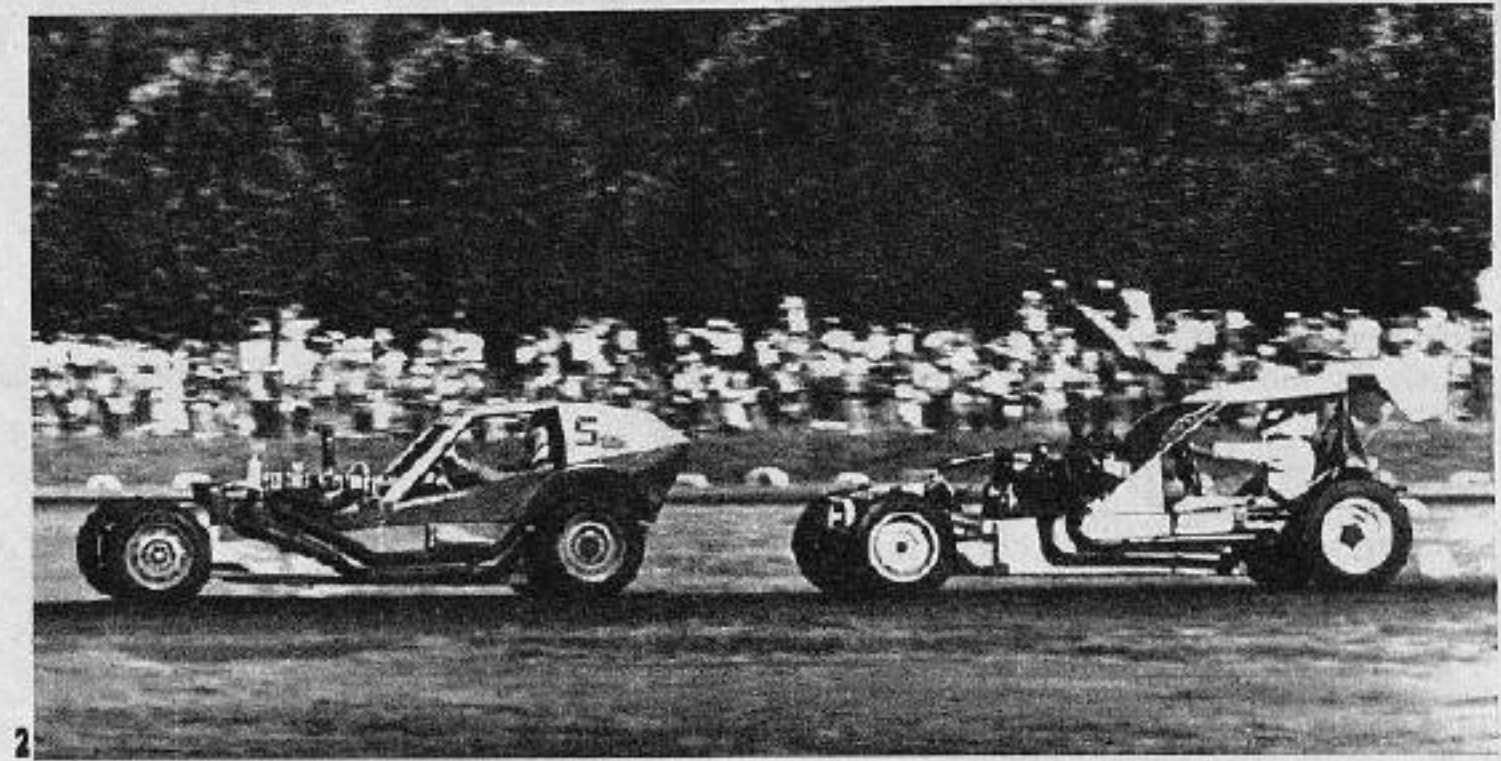
lio Satriano, a quien Carlitos Savona le confió su racer. Se le desprendieron los tensores y desparramó todo el tren trasero por el circuito.

Gustavo Mancuso, el brillante volante de la FRA anduvo al límite con un auto que al final no le permitió más que el cuarto puesto. Pero se lució en la serie en un mano a mano deslumbrante con Morresi.

"El Gaucho" Martínez Boero se encontró, luego de dar un par de vueltas con el Falcon de Tolosa, sufriendo un rateo. El mismo que mortificó a los de Chivilcoy en buena parte del año pasado. Se bajó de la máquina y opinó que era una falla de carburación. El equipo cambió la aguja del carburador, la falla se fue. Jorge fue tercero en su final y Tolosa ganó la suya.

Juan Antonio Bianchi (ex TC) corrió con el auto de su coterráneo Toto Pereiro. Marcelo Polinori usó el de Hugo Alvarez, en ambos casos autos de la clase "B" del Roqueperense.

Todos -menos los damnificados pilotos propietarios, ¿no?- salieron contentos, en una experiencia que podría reeditarse, dada la repercusión alcanzada.



1 - Satriano en costalera Terminal desarmando el tren trasero de la de Carlos Savona. Al fondo Juan Carlos Bustos. 2 - Morresi seguido por Mancuso, en vibrante duelo. 3 - Tolosa tira champán, Minervino se escuda tras el trofeo. 4 - Juan Carlos Bustos seguido por Boero y Ayarza Garré. Los leñeros se adaptaron rápidamente a una conducción diferente. 5 - Patita Minervino y su prestatario, el chivilcoyano César González. 6 - Juancho Ayarza Garré (que no pierde sus manos) con Ricardo Di Gunto. 7 - El Pato Morresi y Jorge Castellani cuando todavía había ganas de sonreír. 8 - Martínez Boero y el Tractorista Antonio Tolosa (campeón del '85) cumplieron desafiada tarea con el Falcon.

CLASIFICACIONES

Pruebas de clasificación. Invitados: N° 4, Ayarza Garré, 49s 90/100; N°175 Urretavizcaya, 50s 14; N° 37 J.C. Bustos, 50s 28; N° 5 Morresi, 50s 30; N° 68 Minervino, 50s 31; N° 9 Elverdín, 50s 54; N° 15 Satriano, 50s 63; N° 1 Martínez Boero, 50s 77; N° 51 Mancuso, 50s 80; N° 19 Bianchi, 51s 14; N° 96 Polinori, 51s 29 y N° 101, D. Bustos, 51s 29.

Pruebas de clasificación, Pilotos TCR: N° 4, Ricardo Di Gunto, 49s 56/100; N° 19 Pereiro, 49s 82; N° 5 Castellani, 50s 00; N° 1 Tolosa, 50s 19; N° 17 Simoncini, 50s 32; N° 12 Sabella, 50m 47s; N° 37 C.A. Bustos, 50s 61; N° 15 Savona, 50s 63; N° 51 Fulcheri, 50s 82; N° 68 C. González, 50s 96; N° 9 Galassi, 51s 11; N° 96 H. Alvarez, 51s 24; N° 101 Del Porto, 52s 42 y N° 65 Coppola 53s 98.

Las series de Invitados fueron ganadas por Juan Carlos Bustos y Osvaldo Morresi. Las de pilotos del TC Roqueperense por Jorge Castellani y Antonio Tolosa.

Finales:
Invitados, 12 vueltas: 1° Luis Minervino (Ford/Chacabuco) 10m 09s 98/100; 2° Juan C. Bustos (Chevrolet/Chivilcoy) 10m 11s 20; 3° Jorge Martínez Boero (Ford/Bolívar) 10m 14s 83; 4° Gustavo Mancuso (Chevrolet/Chacabuco) 10m 28s 36; 5° Julio López (Chevrolet/Roque Pérez) 11v; 6° Juan Ayarza Garré, 8v. NC: Juan A. Bianchi, Horacio Galassi y Daniel Bustos. NRP, Marcelo Polinori.

Pilotos TCR, 8 vueltas: 1° Antonio Tolosa (Ford/Chivilcoy) 6m 47s 91/100; 2° Rodolfo Pereiro (Chevrolet/Suipacha) 6m 48s 07; 3° Carlos A. Bustos (Chevrolet/Chivilcoy) 6m 48s 43; 4° Arturo Simoncini (Chevrolet/Roque Pérez) 6m 48s 94; 5° César González (Ford/Chivilcoy) 7m 03s 70; 6° Osvaldo Coppola (Chevrolet/Norberto de la Riestra) 7m 24s 47; NC: Raúl Fulcheri.

El próximo fin de semana

T.C. EN SANTA TERESITA

Al igual que el año anterior, la temporada 1987 se abre en el trazado de 9.150 metros, oportunidad en la que además de las dos series y la final habituales, también habrá una carrera para "No Clasificados". Aquí le brindamos una completa guía, con el plano del circuito señalizado por sectores, para que usted pueda seguir paso a paso la carrera en la sintonía de "Carburando" por L55 Radio Rivadavia. Por supuesto, también transmitirá "Campeones" por LRI Radio El Mundo.

Y SE VA LA PRIMERA!

La temporada arranca con muchas expectativas, dentro de un marco en el que la competitividad se presenta como motivo más sobresaliente. Hasta el momento hay confirmadas 14 competencias y entre ellas figura la de 25 de Mayo, cuya realización empero está supeditada a una inspección que se hará próximamente en ese escenario. Habrá seis competencias en autodromos (dos en Buenos Aires y una en Nueve de Julio, Salta, Rafaela y Balneario, respectivamente) y dos en semipermanentes de montaña (Salta-Catayate y Potrero de los Funes) por lo que se irrumpe decididamente fuera del ámbito de la provincia de Buenos Aires.

SATRIANO CON TODO

Prácticamente no existieron las vacaciones en el taller de los Satriano en Chivilcoy, ya que se trabajó activamente preparando cinco motores completos para los autos de Satriano y Morresi, los que se irán rotando en cada carrera.

PARA "NO CLASIFICADOS"

A partir de Santa Teresita habrá finales para "No Clasificados", innovación que se aplicará sólo en pruebas en circuitos semipermanentes. Se disputarán únicamente si su cantidad de participantes es superior a 10.

ANGELETTI RENOVADO

Muy confiado espera Oscar Angeletti la competencia de Santa Teresita, en la que

estrenará su título de Campeón. En lo de Pardo se le están dando los últimos toques al nuevo Dodge, siendo probable que sobre el fin de esta semana la máquina sea probada en el Autódromo Municipal.

EL "PATO" VENDE

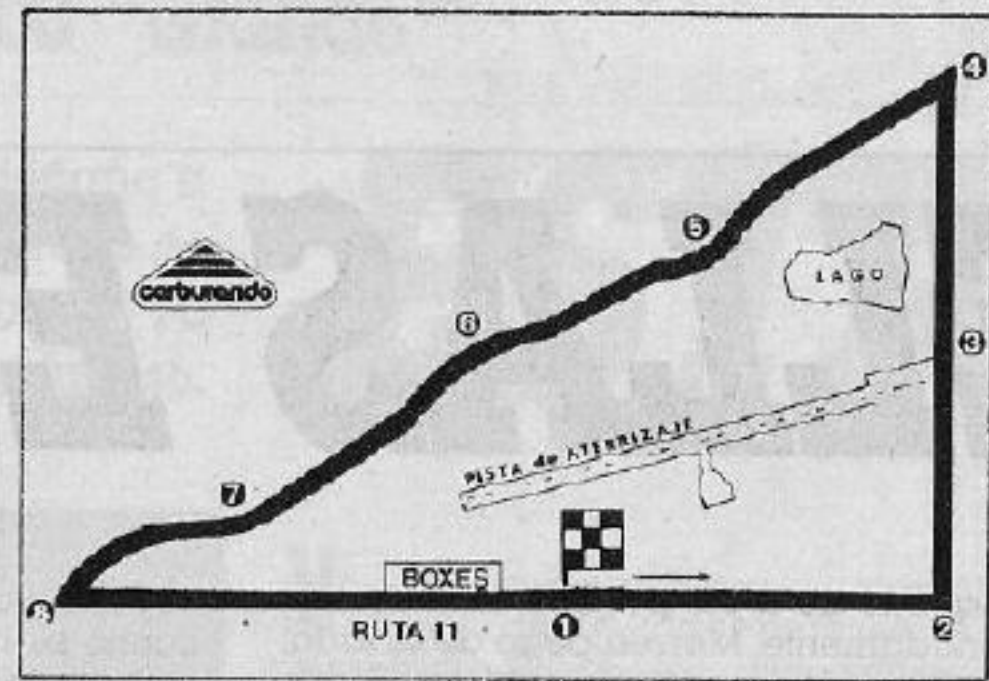
Al cierre de esta edición Osvaldo Morresi esperaba en San Pedro la visita de un piloto sumamente interesado en la adquisición del Dodge T.C. que el "Pato" tiene en venta. De concretarse la operación, el auto correrá el 8 de marzo en el Autódromo de Buenos Aires. ¿Quién será el interesado? La semana que viene se lo contamos.

"TONY" DE ESTRENO

El próximo viernes 20, Antonio Aventin presentará su nuevo Dodge T.C. en la carpa que la cervecera Quilmes posee sobre la avenida Bunge, en Pinamar. El auto tiene mecánica de "Johnny" Laborito, y con el "Tony" arrancará en Santa Teresita. Por supuesto habrá cerveza en abundancia.

MOURAS EN DUDA

Al cierre de esta edición era dudosa la participación de Roberto Mouras en Santa Teresita. Según Jorge Pedersoli, "la preparación se atrasó mucho y hemos trabajado sábado y domingo a ver si podemos llegar". En cuanto a Juan De Benedictis, tiene prácticamente todo listo por lo que su presencia está asegurada.



PUNTAJES

Para esta competencia que será organizada y fiscalizada por los A.C.T.C. ambas series tendrán 5-4, 50-4-3, 3-50, 50-2-1-50 1-0-50 puntos para los diez primeros clasificados. La final para "No Clasificados" premiará a los cinco primeros con 2-50-2-1-50 1-0-50 puntos. La final tendrá como recompensa 20-16-13-11-9-8-7-6-5-3, 50-3-50-3, 50-3-50-3-50-2-2-2-2-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1 puntos para los treinta primeros.

HORARIOS

Sábado

14:00 a 19:00: Verificación técnica y administrativa

20:00: Cierre del Parque Cerrado.

Domingo

7:00: Apertura del Parque Cerrado.

8:00: Cierre de las rutas que componen el circuito.

9:30: Primera serie a 7 vueltas (64,05 km.)

10:20: Segunda serie a 7 vueltas (64,05 km.)

11:30: Final para "No Clasificados" a 7 vueltas (64,05 km.)

12:30: Final a 18 vueltas (164,7 km.)

NOTA: Tanto en las series como en las finales se admitirán 40 autos como máximo, los que largarán de a dos cada siete segundos.

ANTECEDENTES

La primera competencia en este semipermanente se llevó a cabo el 23 de febrero de 1986. En esa ocasión, Oscar Castellano (Dodge), ganó la primera serie sobre 7 vueltas, en 21m38s05, a 177,635 km/h. El record de vuelta lo logró Roberto Mouras (Dodge) en 3m01s99 a 180,998 km/h. La segunda serie se la adjudicó Emilio Satriano (Chevrolet) que para las 7 vueltas empleó 21m48s25 a 176,250 km/h y el record de vuelta en esa batena lo logró Miguel Altari (Dodge), en 3m03s79, a 179,226 km/h. La prueba final, sobre 18 vueltas, se la adjudicó Juan De Benedictis (Dodge), en 55m32s48 a 177,921 km/h, siendo Roberto Mouras (Dodge) "recordman" para la vuelta, en 3m02s88 a 180,118 km/h.

La segunda edición se corrió el 22 de junio de 1986, siendo ganador de la primera serie a 7 vueltas Osvaldo Morresi (Chevrolet) en 21m57s18 a 176,055 km/h, y el mismo piloto logró el record de vuelta en 3m05s04 a 178,015 km/h. Emilio Satriano (Chevrolet) ganó la segunda serie en 21m36s08 a 177,905 km/h, logrando el record de vuelta Pedro Daumic (Dodge) en 3m02s49 a 18,503 km/h. La competencia final se la adjudicó Oscar Castellano (Dodge), quien para las 18 vueltas empleó 47m40s21 a 184,266 km/h, logrando también el record de vuelta en 2m66s54 (record absoluto) a 186,480 km/h.

La última prueba se disputó el 18 de enero de 1987 y allí corrieron únicamente los "No Ganadores Debutantes". La primera serie sobre 7 vueltas la ganó Marcelo Polinori (Chevrolet) en 22m06s42 a 173,836 km/h. El mismo piloto logró el record de vuelta en 3m07s00 a 176,149 km/h. La segunda serie se la adjudicó Gustavo Brescia (Dodge) en 22m05s14 a 173,964 km/h, lo mismo que el record de vuelta, logrado en 3m06s38 a 176,735 km/h. La final la ganó Héctor Florida, quien empleó para las 14 vueltas 43m47s21 a 175,532 km/h, y el ganador nuevamente estableció el record de vuelta, en 3m05s18 a 177,880 km/h.

LOS PARTICIPANTES

Nº	Piloto	Marca	Nº	Piloto	Marca	Nº	Piloto	Marca	Nº	Piloto	Marca
1	Oscar Angeletti	Dodge	34	Angel Di Nezio	Dodge	68	Alberto Palma	Chevrolet	111	Carlos Garcia	Torino
2	Juan De Benedictis	Dodge	35	Carlos Giustozzi	Chevrolet	69	Luis Delconte	Chevrolet	112	Jose Santagati	Ford
3	Oscar Castellano	Chevrolet	36	Luis Hernandez	Dodge	70	Ruben Guiraga	Dodge	113	Jose Diebi	Torino
4	Osvaldo Morresi	Ford	37	Juan C. Bustos	Chevrolet	71	Marcos Latico	Dodge	114	Domingo Martinez	Ford
5	Jorge Oyhanart	Chevrolet	38	Osvaldo Lynn	Ford	72	Antonio Fernandez	Dodge	115	Julio Ca	Ford
6	Emilio Satriano	Dodge	39	Osvaldo Luppi	Chevrolet	73	Gleamor Firpo	Dodge	116	Juan Fava	Dodge
7	Pedro Daumic	Ford	40	Ruben Blanco	Dodge	74	Alberto Sabano	Dodge	117	Francisco Iacano	Dodge
8	Oscar Aventin	Chevrolet	41	Francisco Politano	Ford	75	Jose Palazzo	Dodge	118	Jorge Polanco	Chevrolet
9	Mariano Calamante	Ford	42	Nestor Apella	Dodge	76	Daniel Goyenelche	Chevrolet	119	Julio Del Giorgio	Torino
10	Eduardo A. Marcos	Chevrolet	43	Eduardo Finocchio	Ford	77	Enrique Sanguinelli	Dodge	120	Norberto Torre	Chevrolet
11	Roberto Mouras	Dodge	44	Juan C. Spinella	Ford	78	Sergio Crovo	Dodge	121	Osvaldo Duarte	Dodge
12	Jose Luis Paolucci	Dodge	45	Nestor Gardinalli	Chevrolet	79	Juan C. Lopez	Chevrolet	122	Raul Perez	Torino
14	Juan Carlos Nespriat	Dodge	46	Jose Mallisa	Dodge	80	Juan Ochionero	Dodge	123	Alberto Moretti	Chevrolet
15	Edgardo Caparros	Ford	47	Julio Colabelllo	Dodge	81	Hugo Picchini	Dodge	124	Antonio Bautista (h)	Dodge
16	Esteban Fernandez	Dodge	48	Fuigo Mazzacane	Dodge	82	Mario Segad	Dodge	125	Natalio Ciccia	Torino
17	Antonio Aventin	Dodge	49	Hector Pachiatari	Chevrolet	83	Gonzalo de Quesada	Dodge	126	Cesar Padilla	Ford
18	Julio Saigado	Chevrolet	50	Romeo Viglianco	Dodge	84	Jurgen Nathan	Chevrolet	127	Alberto Pinanelli	Dodge
19	Roberto Urretavizcaya	Ford	51	Francisco Alfuna	Dodge	85	Carlos Lynn	Chevrolet	128	Raul Benegas	Dodge
20	Carlos Salz	Dodge	52	Ruben Gil Bicella	Chevrolet	86	Ruben Salerno	Chevrolet	129	Alberto De La Mata	Torino
21	Oscar Spinello	Chevrolet	53	Roque Miraldi	Torino	87	Oscar Alaux	Ford	130	Alberto Ernst	Dodge
22	Marcelo Polinori	Dodge	54	Manuel Carelli	Chevrolet	88	Norberto Bressano	Dodge	131	Jose Di Benedetto	Dodge
23	Miguel Altari	Dodge	55	Antonio Bautista	Dodge	89	Carlos Aranzana	Chevrolet	132	Roberto Santonocito	Dodge
24	Gustavo Brescia	Chevrolet	56	Vicente Pernia	Dodge	90	Edgardo Lavari	Dodge	133	Roberto Dalla	Torino
25	Carlos Nani	Dodge	57	Hector Benito	Dodge	91	Aurelio Martinez	Dodge	134	Oscar Fungio	Chevrolet
26	Jose M. Romero	Dodge	58	Ruben Muniz	Ford	92	Francisco Alvarez	Chevrolet	135	Jorge Reymonte	Torino
27	Hector Florida	Dodge	59	Roberto Sarardi	Chevrolet	93	Julio Faustino	Dodge	136	Rafael Carulla	Ford
28	Francisco Arrechea	Ford	60	Carlos Calamante	Ford	94	Ruben Daray	Dodge	137	Eduardo Rodriguez	Dodge
29	Osvaldo Sasso	Dodge	61	Angel Becco	Dodge	95	Ramon Aldana	Dodge	138	Roberto Caparros	Dodge
30	Jorge Roux	Dodge	62	Jorge Garcia	Dodge	96	Marcos Gonzalez	Chevrolet	141	Daniel Scaccari	Dodge
31	Jorge Reinoso	Chevrolet	63	Leon Urquiza	Dodge	97	Carlos Caprile	Ford	148	Nestor Gurini	Torino
32	Arturo Costa	Ford	64	Juan C. Jazma	Dodge	98	René Ducret	Dodge	150	Eduardo Nicieza	Ford
33	Alberto Arana	Ford	65	Daniel Perlo	Dodge	99	Roberto Cubina	Ford	153	Orlando Rodriguez	Dodge
			66	Hugo Pesenti	Dodge	100	Jorge Martinez Boero	Ford	158	Ruben Muniz (h)	Dodge
			67	Juan C. Deambrosi	Dodge	101	Gustavo Degliantoni	Dodge	184	Eduardo Acastelli	Dodge

PARA EMPEZAR A CORRER CORSA

SUPERCONCURSO 20° ANIVERSARIO

GANIATE UN KART

...Y TODO LO QUE VIENE ARRIBA

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

Este certamen, dirigido a todos aquellos que quieran empezar a correr, da la posibilidad concreta a los chicos de 12 a 16 años que quieran participar en Karting Promocional 125 cm³ Standard. Para hacerlo completo, también premiamos con un casco, un buzo y un par de guantes.

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

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

Esta simpática propuesta se ha logrado con el inestimable aporte de verdaderos amigos de nuestro veinteaño semanario, que gentilmente donaron los elementos que fabrican. Ellos son: Leonardo Pereira (constructor de los chasis DAP - "El chasis de los campeones" - impuestos durante 25 años en diversas categorías del país), Juan Zanella (motores, ciclomotores y motocicletas), el popular "Negro" Iglesias (casco, buzo y guantes "Fórmula One" de Anexo J) y A.P.A.D.

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

COMO PARTICIPAR

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

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

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

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



LAS RESPUESTAS DE ENERO

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

LAS DOS PREGUNTAS DE FEBRERO

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

1. En la temporada 1986, Juan Manuel Fangio (Jr.) compitió en los EE.UU. en una categoría en la que utilizó un chasis Wildcat con motor Buick. ¿A cuál especialidad nos referimos?

- a) Fórmula Super Vee
- b) Indy-Cars
- c) American Racing Series

2. En Turismo de Carretera, los campeonatos de las temporadas '83, '84 y '85 fueron ganados por un mismo piloto. ¿De quién se trata?

- a) Emilio Satricano
- b) Roberto Mouras
- c) Oscar Castellano



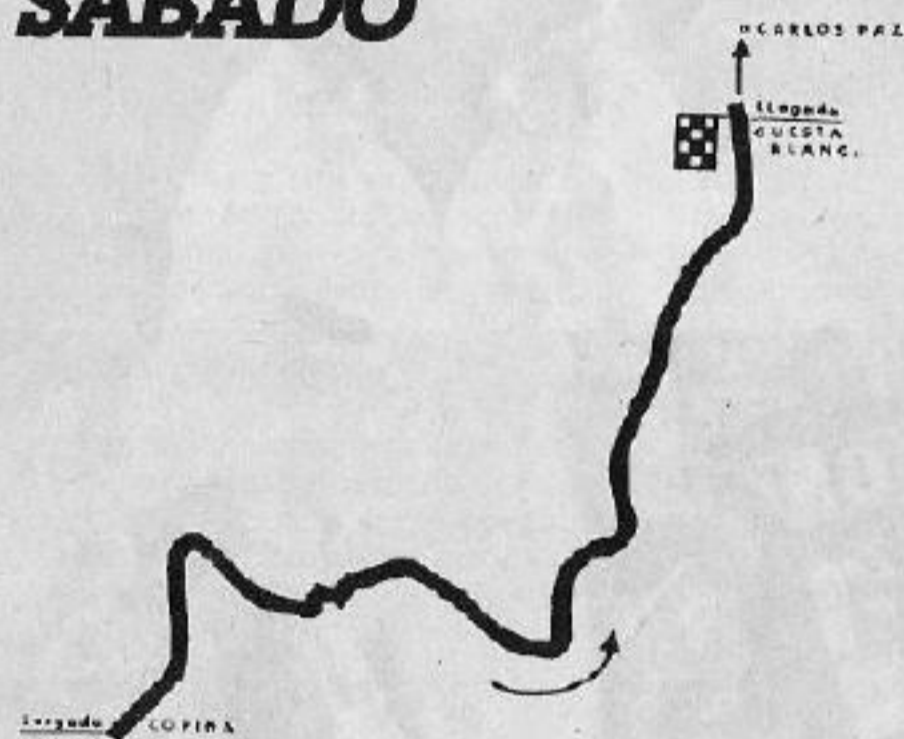
CORSA		Revista CORSA Belgrano 624 - 6° piso (1052) Capital Federal
1.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	
2.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Nombre y Apellido: _____
Dirección: _____		LOCALIDAD: _____
Teléfono: _____		DOCUMENTO TIPO Y N° _____

El próximo fin de semana

EN CORDOBA, ENTRE LAS SIERRAS Y EL AUTODROMO, SE PODRA VOLVER A RESPONDER A UNA VIEJA Y AÑORADA PREGUNTA:

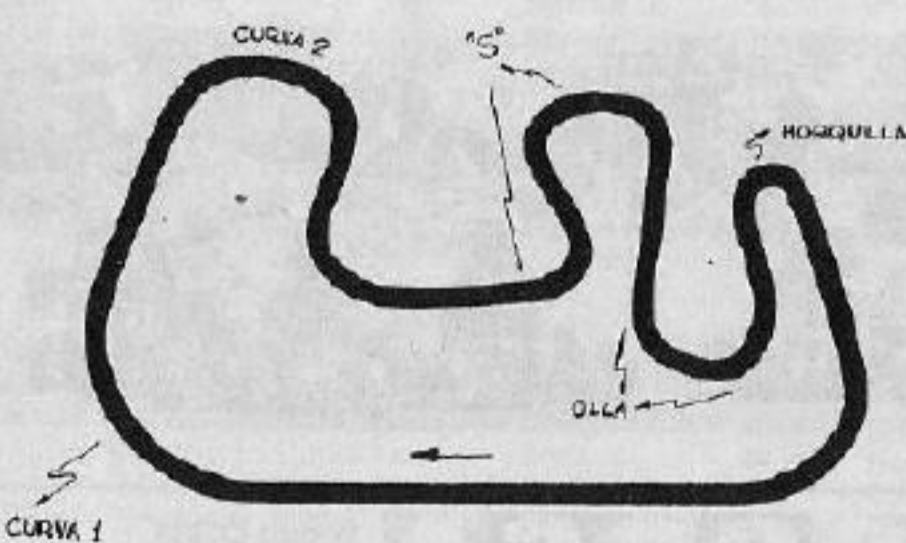
¿QUIEN SERA EL MAS VALIENTE?

SABADO



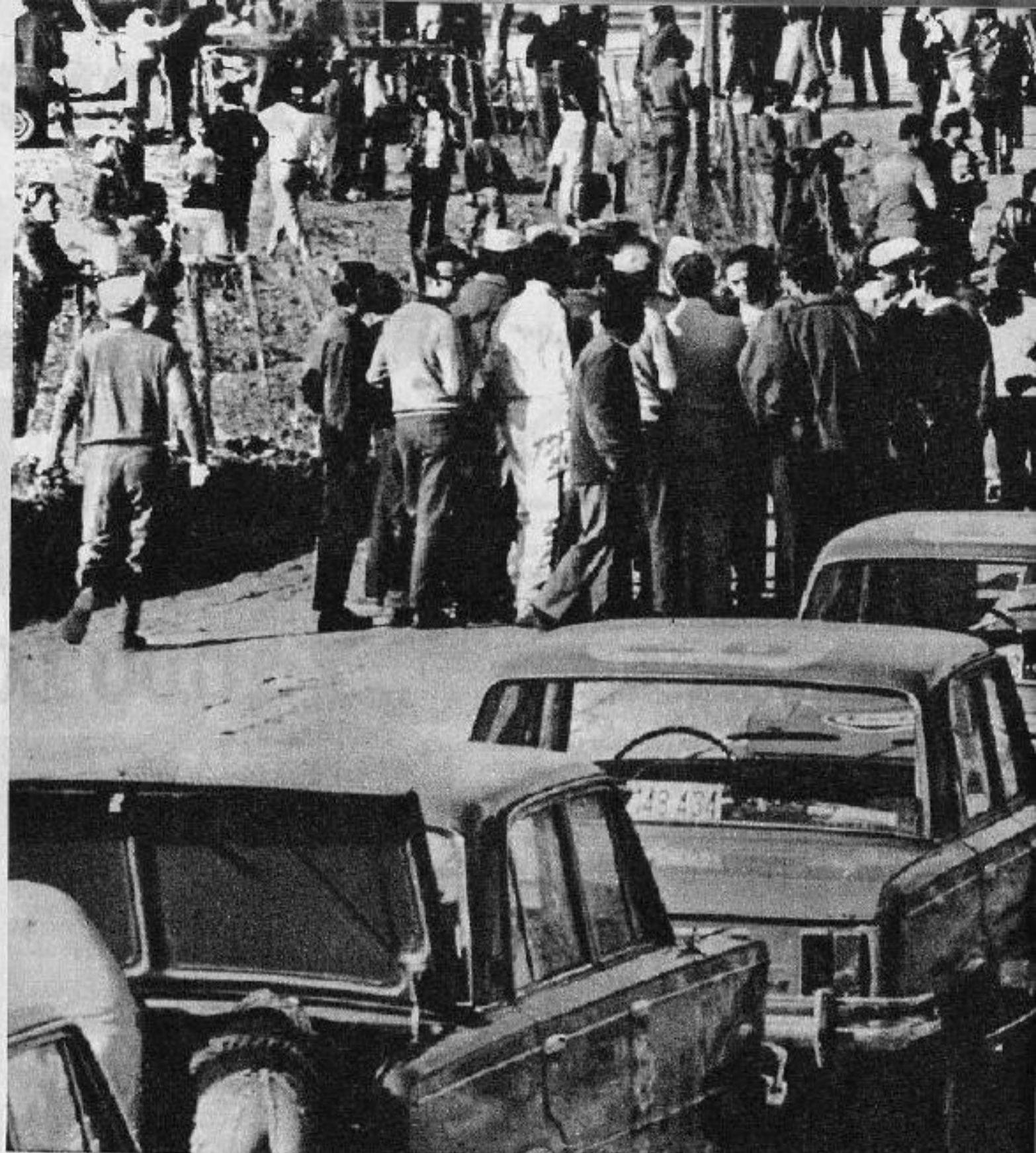
Este es el recorrido que deberán hacer en la primera etapa. Serán tan solo 21,5 kilómetros de camino de montaña ancho y muy rápido. Esta última característica se acentúa aún más debido a que en general es descendente. Largada: 21/2/86, 11 horas.

DOMINGO



El conocido circuito N° 2 del autódromo Oscar Cabalén será recorrido en 20 oportunidades por los autos totalizando 52 kilómetros. De esa manera el Desafío constará aproximadamente de una tercera parte de montaña y dos tercios de pista, algo que seguramente no conformará a muchos, pero que da la posibilidad de televisar una gran parte del espectáculo. El automovilismo también es show. Largada: 22/2/86, 12.10 hrs.

La foto corresponde a 1970 y muestra los quince autos que intervinieron en la primera edición en Icho Cruz.



PRIMERA EDICION

EL "CHINO" CANEDO DIO CATEDRA

Con la organización del Automoto Club Carlos Paz se llevó a cabo el 12 de octubre, de 1970 la primera edición del Desafío de los Valientes. La iniciativa del "Turco" Rates se concretó en un tramo de 90,3 km que unía Icho Cruz con Mina Clavero, el que debía ser recorrido de ida y vuelta, iniciándose y finalizando en la primera localidad mencionada.

En aquella oportunidad, los quince pilotos invitados utilizaron un Fiat Bertina 1600, largando con un intervalo de cuatro minutos entre auto y auto.

Si bien el indiscutido "Rey de la Montaña" fue Eduardo Rodríguez Canedo, no fue menos interesante lo realizado por el resto de los pilotos. Por ejemplo, el polaco Sobieslaw Szada se entrenó en la ruta de la carrera durante ocho días al cabo de los cuales destruyó tres autos. Los reconocimientos del camino fueron intensos, por parte de todos, claro que a veces se daban hechos insólitos como cuando Carlos Pairetti chocó de frente con Hector Gradassi, quien circulaba en sentido contrario.



El recorrido total de esta primera edición fue de 180,6km, siendo esta la clasificación general.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Piloto	Tiempo
1°	Canedo	2h18m05s
2°	Estéfano	2h20m53s
3°	Ruesch	2h21m17s
4°	De Alzaga	2h22m40s
5°	Gradassi	2h23m24s
6°	Mayorga	2h24m06s
7°	Pascualini	2h27m22s
8°	Manzano	2h27m26s
9°	Migliore	2h28m10s
10°	Pairetti	2h33m48s

Promedio del ganador: 78,472 km/h. Nota: Cabe aclarar que los restantes pilotos invitados para participar en esta edición fueron Federico Urruti, Danilo Bonamicci, Oscar Fangio, Angel Ruben Monguzzi y Sobieslaw Szada.

SEGUNDA EDICION

Por si quedaban dudas con respecto al triunfo anterior del "Chino", esta segunda edición ofreció idéntico ganador. Valga como referencia que en plena carrera no tuvo mejor idea que arrojar un papel para un amigo suyo que decía: "¡Feliz cumpleaños, Tolo!". Desde ya que lo dejó en el lugar previsto sin ningún tipo de complicaciones.

Detalles como los mencionados hacían que el interés de los aficionados se mantuviera en alza. No era para menos, con poco más de dos horas de carrera, mil curvas de todo tipo y la obligación de andar a fondo sin cometer errores, era una convocatoria que el público no podía despreciar.

Fue así que a las once de la mañana del día 17 de agosto de 1971, y luego de un emotivo homenaje a Don Luis Ramacciotti -hombre que impulsó el automovilismo cordobés- se puso en marcha el segundo

TERCERA EDICION

Así se titulaba la nota de la carrera realizada por el "Colorado" Figueras en CORSA por aquel entonces. La competencia se realizó el 17 de septiembre de 1972 y significó el lanzamiento de una nueva figura en el automovilismo argentino, Jorge Raul Recalde. Evidentemente, el triunfo que





Siempre es interesante ver a un grupo de pilotos de buen nivel conductivo enfrentados con medias mecánicas idénticas. Esa propuesta, basada en la idea que dio origen al Desafío de los Valientes en 1970, vuelve a tomar cuerpo en la reedición de esta particular competencia. En efecto, luego de trece años, SEVEL Argentina relama la serie de carreras que fue interrumpida en 1973, luego de disputarse cinco ediciones (o, mejor dicho, cuatro, y "revancha" en el '72).

Para ello invitó a unos 25 pilotos, proponiéndoles disputar una competencia dividida en dos etapas: la primera, de 21,5 kilómetros de camino sinuoso veloz en bajada y la segunda, de veinte vueltas en el autódromo Oscar Cabalén. Recordemos que las tres primeras ediciones de la carrera se concretaron sobre un recorrido de unos 75 kilómetros entre Icho Cruz y Mina Clavero, el cual se utilizaba de ida y vuelta, lo que ya sumaba aproximadamente 170 km.

Elo implicaba que los "valientes" pasaran por uno de los caminos de montaña más difíciles del país, como lo es el referido que cruza la Pampa de Achala. A partir del '72, cuando se realizó en Buenos Aires la "Revancha" del tercer Desafío, la sierra se dejó de lado y finalizó la serie de cinco con una competencia en El autódromo sanjuanino de El Zonda.

LOS DE ANTES

La lista de pilotos invitados en esta oportunidad puede dividirse claramente en dos partes. Una: los "vetera-

nos", integrada por pilotos de los cuales varios están aun en actividad, mientras que otros hace tiempo que están totalmente retirados. En ese primer grupo se encuentra Gastón Perkins, quien en esta oportunidad correrá por primera vez el Desafío. Eduardo Rodríguez Canedo, por su parte, en los últimos años se divirtió con una coupé Ford Sierra de T.C.2000 y con un Nissan 300 ZX, y su nombre es realmente sinónimo del Desafío.

Recordemos que ha ganado las dos primeras ediciones... Angel Di Nezio está corriendo en Turismo de Carretera y probablemente le falte algo de entrenamiento para estas circunstancias.

García Veiga hace tiempo que no compete regularmente, siendo su última intervención sobre un Peugeot 505 de T.C.2000. Eduardo Copello mostró en 1985 de lo que sigue siendo capaz en la montaña, si bien desde entonces no corre. Héctor Luis Gradassi y Rodolfo De Alzaga, aunque no es muy probable su intervención, están en condiciones similares: no han competido en muchos años, al igual que Carlos Pascualini, quien, por su parte, es importante socio en una de las principales concesionarias SEVEL de la ciudad de Córdoba.

LOS DE AHORA

En cuanto al otro grupo, esta compuesto por los pilotos en actividad permanente. Luis Di Palma matizará su "pase" a Ford con esta escapada a SEVEL, mientras que tanto Ernesto So-

OTRA VEZ RODRIGUEZ CANEDO

Desafío

Entre los participantes se destacaba la presencia de Cristiano Ratazzi, que con el tiempo llegó a ser muy conocido por la afición argentina, aunque finalmente un vuelco lo dejó fuera de carrera. Otro que también tuvo inconvenientes fue Aldo Caldarella. El matatuegos de su Berlina 1600 se cayó debajo de la pedalera y al no poder frenar se fue del camino perdiendo varios minutos.

En aquella ocasión, el recorrido total de la competencia fue de 171,4 km.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Piloto	Tiempo
1°	Canedo	2h18m57s
2°	Di Nezio	2h19m18s
3°	Pascualini	2h20m09s



4°	Estefano	2h20m37s
5°	Gradassi	2h21m07s
6°	O. Fangio	2h21m14s
7°	García Veiga	2h22m24s
8°	Pairetti	2h22m51s
9°	Grossi	2h23m18s
10°	Caldarella	2h23m44s

Promedio del ganador: 74.011 km/h

Nota: El resto de los pilotos invitados a participar son los siguientes: Oscar Mauricio Franco, Angel Rubén Monguzzi, José Carlomagno, Cristiano Ratazzi y Eduardo Giordano.

JORGE RECALDE: NACIO UN MAESTRO

consiguió en esta edición del Desafío lo lanzó a la fama luego de luchar con José Carlomagno y con Eduardo Rodríguez Canedo (tercero en la general a pesar de un vuelco).

Para darle más brillo a la carrera el Automoto Club Carlos Paz invitó a cinco especialistas en rally, todos ellos europeos: Hakaan Lindsberg, Harry Kallstrom, Luciano Smahia, Simo Lamminen y Arnaldo Cavallari. Con más razón entonces la importancia del triunfo de Recalde, que dio comienzo a su notable campaña.

En aquella ocasión la competencia sirvió para el lanzamiento del Fiat 125, que a la vez era la esperanza de los "Fiatistas" de hacerle frente a los Peugeot. Eran otros tiempos y la lucha de marcas en la categoría Turismo se hacía sentir.

Por último señalemos que el recorrido total de esta prueba fue de 164 km.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Piloto	Tiempo
1°	Recalde	2h05m21s
2°	Carlomagno	2h08m39s
3°	Rodríguez Canedo	2h07m27s
4°	Lamminen	2h08m44s
5°	Estefano	2h09m13s
6°	García Veiga	2h09m15s
7°	Cavallari	2h12m27s
8°	Kallstrom	2h12m41s
9°	Mariconvich	2h13m46s

Promedio del ganador: 78.493 km/h.

Nota: Otros pilotos que también participaron: Angel Di Nezio, Carlos Pascualini, Angel Rubén Monguzzi, Héctor Luis Gradassi, Francisco Mayorga, Aldo Caldarella y Oscar Fangio.

REVANCHA DEL DESAFIO

"CACHO" FANGIO EN SU MEJOR CARRERA

Difícilmente pueda olvidarse la Revancha del Desafío de los Valientes llevada a cabo el 5 de noviembre de 1972 en el circuito N° 9 del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, organizada en forma conjunta por la Asociación Argentina de Automóviles Sport y el Automoto Club Carlos Paz.

Se realizó una primera serie a 25 vueltas, previendo la eliminación de 6 autos en la cual a partir de la octava vuelta se eliminaba el último de la pista. Al cabo de esas 25 vueltas quedaban clasificados los restantes once para largar la serie final a 15 giros.

La prueba reunió a 17 pilotos—11 argentinos y 6 sudamericanos— a bordo de unidades Fiat 125 biplazado de 100 HP.

Efectivamente, luego de la serie inicial que ganó Jorge Recalde, la final mostró una lucha incansable entre Canedo, Di Nezio, Recalde, García Veiga y Cacho Fangio. Por culpa de unas ruedas que se "independizaron" Recalde y Di Nezio debieron desistir, quedando la definición entre Canedo y García Veiga. Ambos se tocaron descolocándose y allí aprovechó "Cacho" Fangio para llevarse la carrera, llegando primero a la horquilla y recibiendo primero la bandera a cuadros.

CLASIFICACION GENERAL

1°	Fangio	28m58s3/10	15
2°	Rodríguez Canedo	28m59s	15
3°	García Veiga	29m05s4/10	15
4°	Catapani (Brasil)	29m08s	15
5°	Jaeggli (Paraguay)	29m15s4/10	15
6°	Perelra Bueno (Brasil)	29m25s	15
7°	Diego Fernandez (Uruguay)	29m35s4/10	15
8°	Pascualini	29m46s3/10	15
9°	Bengolea (Chile)	30m13s8/10	15
10°	Di Nezio	S/T	12

Promedio del ganador: 106.061 km/h.

Nota: Participaron también Francisco Mayorga, Nasir Estefano, Aldo Caldarella, Héctor Gradassi, José Carlomagno, Eduardo Dibos (Perú) y Jorge Recalde.

Fiat Regatta 85. Ese sera el auto que usaran en el Desafío.



LOS VALIENTES EN EL ZONDA



El 9 de diciembre de 1973 se disputó la última versión del Desafío en el Autódromo "El Zonda" de San Juan. Se utilizaron los Fiat 128 IAVA 1300 cm³ en dos series de 10 vueltas y una final de 15.

El hombre de la jornada fue Osvaldo "Cocho" López quien ganó las pruebas de clasificación y las dos series preliminares. Y en la final estaba escrito que iba a hacer de las suyas. En los últimos giros se veía a Zunino, "Pepe" Cano y "Cocho" López en la portía por el primer lugar, hasta que en la última vuelta sorpresivamente "Cocho" apareció en el primer lugar. Una denuncia posterior del comisario de pista hizo que "Cocho" quede desclasificado por haber corrido camino en tres ocasiones. Como es de imaginarse, se produjeron las cabaldeos habituales, las iras y las venidas y por sobre todo, las opiniones encontradas y poco coincidentes de los protagonistas. En resumen, la prueba fue ganada por José Cano y lo acompañaron en el podio dos pilotos locales, que por aquellos años ya eran figuras: Ricardo Zunino y Carlos "Cascote" Juárez.

Quedó sin embargo la duda, la polémica, sobre la maniobra de "Cocho". El propio acusado manifestaba a "Corisa": "Lo que sucedió es que Zunino y Cano se venían molestando y yo los pasé en la entrada al rulo".

Claro que los pilotos perjudicados, especialmente Cano, decían que "Cocho" cortó camino por el sector denominado "la viborita". El episodio es hoy sólo una anécdota más. Pero forma parte del historial de los Desafíos que concitaban la atención de todos los fanas del automovilismo.

CLASIFICACION GENERAL

Pos.	Piloto	Tiempo	Vtas.
1°	Cano	25m10s2	15
2°	Zunino	25m11s	15
3°	Juárez	25m13s	15
4°	Lascorain	25m17s	15
5°	Márquez	25m25s4	15
6°	Gammermann	25m44s1	15
7°	Rizutto	25m46s	15
8°	Moreno (Uruguay)	25m47s	15
9°	Laguna (Bolivia)	25m57s	15
10°	Trimino (Colombia)	25m57s	15

Promedio del ganador: 115,588 km/h.

Nota: A continuación se clasificaron, Bittar (Paraguay), Bengolea (Chile), Mora, Daray y Gradassi. Angel Di Nezio fue otro de los invitados, así como Cocho López.

LOS VALIENTES A TRAVES DE LOS AÑOS

El siguiente recuadro refleja las actuaciones de los hombres que protagonizaron las diferentes ediciones del Desafío. A la vez que se estableció una hipotética escala de puntaje para los mismos. En ella se puede ver claramente los puntos y la diferencia a favor de Eduardo Rodríguez Canedo.

Para la confección de este "Campeonato de los Valientes" se tomó en cuenta la escala de puntaje, que arranca con 20 puntos para el primero, siguiendo en orden decreciente: 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1.

Obviamente se trata de un ranking para comparar actuaciones individuales, a la vez que sirve como elemento de consulta.

PILOTO	1970	1971	1972	1972	1973	Puntos
	1600	1600	135	125	125	
	Montaña	Montaña	Montaña	Autódromo Bs. As.	Autódromo San Juan	
Rodríguez Canedo	1°	1°	3°	2°	NP	67
Estébanez	2°	4°	5°	AB	NP	33
O. Fangio	AB	6°	AB	1°	NP	26
García Velga	NP	7°	6°	3°	NP	22
Recalde	NP	NP	1°	AB	NP	20
Cano	NP	NP	NP	NP	1°	20
Pascualini	7°	3°	AB	8°	NP	19
Gradassi	5°	5°	AB	AB	AB	16
Di Nezio	-	2°	AB	10°	-	16
Carlomagno	NP	AB	3°	AB	NP	15
Zunino	NP	NP	NP	NP	2°	15
Puesch	3°	NP	NP	NP	NP	12
Juárez	NP	NP	NP	NP	3°	12
De Alzaga	4°	NP	NP	NP	NP	10
Catapani	NP	NP	NP	4°	NP	10
Lascorain	NP	NP	NP	NP	4°	10
Lampinen	NP	NP	4°	NP	NP	10
Jacobi	NP	NP	NP	5°	NP	8
Márquez	NP	NP	NP	NP	5°	8
Pereira Bueno	NP	NP	NP	6°	NP	6
Gammermann	NP	NP	NP	NP	6°	6
Mayorga	6°	-	AB	AB	NP	6
Cavallari	NP	-	7°	NP	NP	4
Fernández	NP	NP	NP	7°	NP	4
Rizutto	NP	NP	NP	NP	7°	4
Parrotti	10°	6°	NP	NP	NP	4
J. Mancano	8°	NP	NP	NP	NP	3
Kallstrom	NP	NP	NP	NP	NP	3
Zagato Moreno	NP	NP	NP	NP	6°	3
Migliore	9°	NP	NP	NP	NP	2
Grossi	NP	9°	NP	NP	NP	2
C. Marinovich	NP	NP	9°	NP	NP	2
Bengolea	NP	NP	NP	7°	12°	2
Laguna	NP	NP	NP	NP	9°	2
Caldarella	NP	10°	AB	AB	NP	1
Trimino	NP	NP	NP	NP	10°	1
Manguzzi	AB	AB	AB	NP	NP	
Zasada	AB	NP	NP	NP	NP	
Uruti	AB	NP	NP	NP	NP	
Bonamicci	AB	NP	NP	NP	NP	
Franco	NP	11°	NP	NP	NP	
Glórdano	NP	AB	NP	NP	NP	
Razza	NP	AB	NP	NP	NP	
Lindberg	NP	NP	AB	NP	NP	
Smornia	NP	NP	AB	NP	NP	
Di Bos	NP	NP	NP	AB	NP	
Bittar	NP	NP	NP	NP	11°	
Mora	NP	NP	NP	NP	AB	
Daray	NP	NP	NP	NP	AB	
Cocho López	NP	NP	NP	NP	DESC	

Referencias: NP: No participó. AB: Abandono. DESC: Desclasificado.

to como Juan María Traverso han solicitado permiso a Renault. Soto es perfecto conocedor del terreno serrano y ha demostrado que sobre el asfalto de los autódromos no desentona. Por el contrario, a Traverso no le faltan pergaminos en circuitos, y si bien hace rato que no circula por caminos de montaña, se tiene mucha fe. Claro que a la hora de "arriesgar un ganador" para este desafío, Traverso apostaba a la muñeca de Soto... y razones para pensar de esa manera no le faltan.

Para "Juanmanuelito" Fangio la cosa es diferente, ya que su conocimiento previo del terreno era nulo, aunque su capacidad de adaptación ha sido rápidamente comprobada en competencias de índole similar. Es el único "piloto de fórmula" invitado, si descartamos las pasadas intervenciones en monopostos de los demás.

La suerte de Cocho López con el Desafío de los Valientes no es de las mejores. Su única participación fue en 1973 y resultó desclasificado debido a que, en algún momento, circuló sobre la tierra del circuito "El Zonda" cortando camino. Mario Stillo, Gabriel Raies, Miguel Torrás, Jorge Bescham, Omar De Giovanni, José Cecchetto y Miguel Tubal son habituales pilotos de rally. Todos ellos están sumamente "afilados" y algunos (Raies, Torrás) han demostrado recientemente sus virtudes sobre autódromos. Por su parte, Alberto Baldinelli es otro joven y brillante defensor de Fiat que, al igual que Bescham y De Giovanni en rally, utilizará un Regatta para correr en el Turismo pistero en esta temporada.

Francisco Alcuaz y Carlos Carro, viejos compañeros de diferentes épocas en el equipo Peugeot, no compiten sobre autos de Turismo desde diciembre de 1984, pese a que el primero de ellos interviene esporádicamente en TC.

El villalorense Horacio Badra y Esteban Fernandino han sido designados como pilotos suplentes en caso de detección de alguno de los anteriormente mencionados.

LOS QUE NO ESTAN

Pese a que los convocados son en general -no todos- pilotos bien conocidos, se notan algunas tendencias. Por ejemplo, nueve de ellos son cordobeses, y no hay ninguno -salvo Fangio- especializado en monopostos de acuerdo con una limitación impuesta por SEVEL. Sin embargo no son muchos los pilotos estrictamente de fórmula que hay en este país.

Guillermo Kissling, Miguel Ángel Guerra, por caso, han demostrado sus méritos en el C.A.P., lo que no han hecho del mismo modo Maldonado, Scarazzini o Sommi, por mencionar algunos.

Tampoco correrá ningún "teceista", debido a la coincidencia del "Desafío" con la prueba inicial del Campeonato '87 de Turismo Carretera, que se disputará el domingo 22 en Santa Teresita. En otro orden de cosas, es extraño que no se encuentren Oscar "Cocho" Fangio o José "Pepe" Cano, dos de los ganadores de otras ediciones. En tanto, Jorge Recalde no podrá ser de la partida, debido a sus compromisos con la escudería italiana Jolly Club, que lo obligan a viajar a Europa antes de la prueba. Tampoco hay

otros nombres importantes, tales como Carlos Reutemann, "Tito" Bessone, y Oscar Larrauri, quienes a su turno declinaron el ofrecimiento. También -y sin pretender mencionar a todos los potenciales candidatos-, extraña la ausencia de pilotos como Ricardo Zunino (dos veces campeón con Fiat 125), Francisco Mayorga (el hombre del Turismo histórico, por Antonomasia) o Mario Gayraud. Pero más allá de cualquier consideración que nos merezca la lista de pilotos que competirá o no, la sola concreción de esta competencia implica un hecho altamente positivo para el automovilismo argentino tal como sucedió con las primeras cinco ediciones, las cuales, al igual que ésta, coincidieron con un momento de auge de la actividad. Buena idea de SEVEL.

La semana que viene les contamos y mostramos lo que haya pasado. Palpitemo desde ahora.

SABADO EN LA MONTAÑA

Todo comenzará sobre el tramo de 21,5 kilómetros de camino de ripio que une a Copina con Cuesta Blanca. Se trata de un sector sinuoso veloz relativamente ancho, que los "Valientes" recorrerán en bajada. Primeramente, los Fiat Regatta 85 habrán sido inspeccionados y numerados en Cuesta Blanca a partir de las 7 hs. del sábado 21 de febrero, y a las 10.15 hs., "subirán" a Copina en caravana, desde donde partirá el primero a las 11 hs. Luego seguirán los restantes a intervalos de dos minutos entre ellos. La tripulación sólo constará del piloto, no admitiéndose acompañantes o navegantes.

Esta primera etapa será organizada por la Asociación Cordobesa de Regularidad y Rally, y el Director de la Prueba será Italo Avaro, dirigente de larga trayectoria en el automovilismo cordobés. Se usarán neumáticos Pirelli P4 radiales de acero.

...DOMINGO EN EL CABALEN

El domingo se disputará la segunda etapa del Desafío, sobre el circuito N° 2 del Autódromo Oscar Cabalén, en las cercanías de Alta Gracia. Todo comenzará con la clasificación que se realizará a partir de las 10 hs. largándose los automóviles en el orden establecido por la clasificación de la primera etapa, con intervalos de treinta segundos entre ellos. Tan sólo se podrá girar totalmente "lanzado" en un giro.

Luego de finalizadas las pruebas de clasificación, habrá varios espectáculos entre ellos acrobacias de la brigada motociclistica policial Puma, así como competencias (a diez vueltas) de Turismo Clase A y Clase 1.

Posteriormente habrá un desfile comercial SEVEL y de autos clásicos, finalizando los prolegómenos con exhibiciones de paracaidismo y aeromodelismo.

El plato fuerte de la jornada comenzará a las 12.10 hs con la largada de la segunda etapa del Desafío de los Valientes '87, para completar la cual se deberán recorrer 20 vueltas al circuito de 2.600 metros de extensión.

El tiempo de giro, seguramente variará de acuerdo con el neumático utilizado. Se piensa colocar gomas Faneco "slik", y puede estimarse que tardarán alrededor de 1m36s/37 por vuelta.

LARGAMOS

EL DOMINGO PONGA PRIMERA Y SEA GANADOR CON CARBURANDO

INICIAMOS LAS TRANSMISIONES
DE LOS CAMPEONATOS NACIONALES.
EL DOMINGO DESDE LAS 8 HS. TRANSMITIMOS EN DUPLEX
TC DESDE SANTA TERESITA Y EL DESAFIO DE
LOS VALIENTES DESDE CORDOBA,
COMO SIEMPRE POR RIVADAVIA.

CONDUCCION Y RELATOS
EDUARDO GONZALEZ ROUCO

DIRECCION GENERAL
ISIDRO GONZALEZ LONGHI



carburando

CARBURANDO S.A.P.I.C.A.F.I.
Rte. Gral. PERON 1515 - 8° PISO (1037)
BUENOS AIRES Tel. 45-1042/2708/5345

SI UD. NO ESCUCHA CARBURANDO, UD. NO PUEDE SEGUIR LA CARRERA

RALLY DE SUECIA

SALONEN, MAZDA Y LA REVANCHA AMARILLA

Confirmando lo que había mostrado en el cierre de la temporada pasada y en las primeras carreras nórdicas del '87, Mazda logró conquistar en Suecia la primera victoria mundial del año, por intermedio de un Timo Salonen impecable, a quien vemos en acción y festejando con su navegante Harriante, en sendas radiotas de A.P. Ahora todo depende de la oficialización de la clasificación final, ya que mientras esta edición de CORSA entraba en impresión, los Comisarios Técnicos de la competencia procedían a una cuidadosa revisión de los autos de vanguardia y se murmuraba que había dudas por las dimensiones de la turbina del auto de Salonen, entre otros.

Fuera de lo que pueda ocurrir en los papeles, el auto japonés —sin los problemas de Montecarlo— estuvo siempre en la punta y sólo el gran trabajo del local Ericsson, con el tercer Lancia oficial, puso en discusión el triunfo de la escuadra de Achim Warmbold.

El clima jugó su parte en cuanto a la definición de la carrera, mostrando en los días

previos —periodo en el cual se define la puesta a punto de los autos— la total ausencia de nieve, provocada por extrañas semanas con temperaturas sobre cero. Pero poco antes de iniciarse la competencia, volvió a caer nieve y esto deshizo muchos libretos previos recurriendo a la improvisación en la puesta a punto.

La primera etapa produjo varias sorpresas. La más notable fue la zana del local Mikael Sundstrom, que junto a Harri Toivonen, formaban el equipo Mazda del impetador escandinavo. Si bien se trataba de los mismos Mazda 323 4WD que utilizaba la escuadra oficial, acusaban algunos kilos de menos, en la balanza Sundstrom comentó empatando la primera especial con Kankkunen, escoltó a Salonen en la segunda y luego ganó las cuatro sucesivas, ostentando la punta en la General. Esto duro hasta el octavo prime, en que el sueco fue protagonista de un espectacular vuelco a casi 120 km/h, tras el cual consiguió arribar al control hora-

rio pero con 18 minutos de retraso, lo que motivó su abandono de la prueba.

Tras esta sorpresa, otro sueco, Mikael Ericsson, lo sucedió en el comando de la General. Su motivación fue fundamental para derrotar mano a mano a los dos estrellas de su equipo: el Campeón Kankkunen y el reparecido Alen. Al primero lo había sacado 1m51s al fin de la etapa, mientras que con Alen había establecido una diferencia de 2m12s. A todas luces, un trabajo impecable, teniendo en cuenta que los finlandeses no son precisamente "manicos" para circular rápida sobre la nieve. Kankkunen declaraba luego de la primera jornada, que por ser el primero en el camino y en razón de la nieve fresca acumulada durante la noche anterior, su tarea había sido la de "apripista" compactando el piso en favor de sus rivales. Por su parte, Alen acusaba algunas fallas de motor, algo que no pudo constatare luego.

A todo esto, Carlsson y Salonen se ubicaban detrás de

Ericsson en la General a 14s y 37s respectivamente. Estos para intentar el ataque en la jornada sabatina. Cuarto se ubicaba Stig Blomqvist con el único Sierra 4x4 sobreviviente, ante el temprano abandono de Grudal por rotura de caja al fin de la primera especial. A pesar de la pérdida del sueco —siete veces ganador de esta carrera— su auto no se mostraba a la altura de sus condiciones personales. Pese a haberse recurrido a los coches hechos por Olaf Stromberg en Orebro, con una veintena de kilos menos que los utilizados en Montecarlo, la relación peso/potencia del Ford de tracción integral aun no está para discutir la punta. A esto se agregó la prohibición de utilizar el sistema de inyección L-Jetronic usado en Montecarlo, debido a que la FISA constató que tal dispositivo no equipaba a los 5000 autos homologados, algo similar a lo ocurrido con los turbo KKK en Lancia. Por esto debieron recurrir al tradicional K-Jetronic, resignando unos 10 CV de potencia.

A este punto, el verdadero



héroes de la carrera era Kenneth Eriksson con su VW Golf GTI 16 V de tracción simple, que ganaba las últimas tres especiales y que, de no haber sido por una penalización de 160s, había finalizado tercero en la etapa, delante de Salonen. Evidentemente el menor peso del Golf y las virtudes del Campeón Mundial de G.A. eran decisivas.

El sábado la prueba produjo una definición emocionante, con cambios en la punta por pocos segundos de diferencia. Ericsson "perdió" la carrera en la tercera especial de la jornada, al realizar un trompo y quedar con el motor detenido. Los 36s dilapidados en esa circunstancia, resultarían luego irrecuperables ante un Salonen implacable que no cometió errores. El doblete de Mazda se frustró a causa de otro error, de Carlsson, que, tras perder 1m, posibilitó que Ericsson avanzara al segundo lugar y Kankkunen al tercero. También Blomqvist perdió casi un minuto, lo cual finalmente lo relegó al sexto puesto. En tanto, Eriksson ganaba otros cuatro primes con el Golf, pero los 160s de penalización lo relegaban del tercero al octavo lugar final, ganando de todos modos la clasificación especial impuesta por la FISA para los autos con tracción simple. Con respecto al Grupo N, la victoria quedaba para el sueco Nilsson, con un Audi, pero Alessandro Fiorio, con el segundo puesto conquistado sobre el Lancia del Jolly Club, pasó a la punta del Campeonato.

Adjudicándose 9 de la 29 especiales, Salonen selló el triun-

RECALDE VIAJA A EUROPA

Jorge Recalde está culminando sus gestiones en la Argentina antes de viajar hacia Europa para iniciar a la su temporada rallística '87, la cual concretará integrando la escudería italiana Jolly Club, establecida en Milan.

El piloto argentino se halla estudiando aún las alternativas que se le presentan para competir en el Rally de Portugal. Lo más probable según el mismo confirma, es que utilice en Fiat UNO Turbo de Grupo A, aunque en su reemplazo podría disponer de un Lancia Delta HF FWD de Grupo N. La continuación del programa de Recalde tampoco está definido, pues si bien se sabe la cantidad de pruebas en que intervendrá, no hay precisiones acerca de cuáles serán.

Por lo pronto, podemos afirmar que correrá con una Lancia Delta HF FWD del Grupo A en el Safari keniano o en el Rally Olympus (EE. UU. mientras que asimismo se hará presente en los rallies Mil Lagos y el R.A.C. donde seguramente competirá también con un Lancia Grupo A del Jolly Club.

Por supuesto, que en el Rally de Argentina competirá utilizando un Lancia Delta de Grupo A perteneciente al equipo oficial, tal como lo anunciara el propio team Lancia Martini.

Otras dos competencias completarán el año rallístico del miniaficionado, aunque sobre ellas aun no hay precisión alguna los rallies de la Acropolis y de San Remo.

En cuanto a sus intervenciones en otros torneos, además del Mundial, por el momento Recalde las ha descartado totalmente.

El argentino viajará a Europa entre el 19 y el 21 de este mes, estimándose que comenzará a recorrer la ruta del Rally de Portugal poco después.

NOTICIAS DEL RALLY MUNDIAL

TEST LANCIA EN PORTUGAL - Muy satisfechos dejaron a Portugal Giorgio Pianta y Miki Biasion, tras una larga sesión de pruebas con los Lancia Delta 4WD Grupo A y Grupo N, en vista de la tercera fecha del Mundial. Ambos trabajaron sobre un G.A. de la escuadra Martini y también sobre un G.N. del Jolly Club. Las pruebas técnicas se realizaron sobre un tramo de tierra de 2,4 km que forma parte del famoso prime de Arganil, ahora sensiblemente acortado. El G.A. acusó de entrada problemas de adherencia en el tron trasero, especialmente luego de los saltos. Tras varios cambios en suspensión, resortes y barras, se eliminó el "nerviosismo" del auto. También se probaron neumáticos Pirelli, eligiéndose los del tipo SG 90N en diversas mezclas y adaptándose definitivamente para el tren delantero, aquel trabajo a mano sobre el caucho que por primera vez se experimentara en la Argentina el año pasado.

A efectos de conocer las diferencias entre un G.A. y un G.N., resulta interesante la confrontación de tiempos que realizó Biasion en el citado tramo. En trepada, el italiano marcó 2m04s72 con el G.A. y 2m16s16

con el G.N., mientras que en bajada los registros fueron respectivamente de 2m01s92 y 2m07s17. A efectos de la confrontación, debe tenerse en cuenta que ambos autos están en el orden de los 1.200 kg de peso disponiendo el G.A. de unos 240 HP y el G.N. de 190 HP aproximadamente.

Con respecto a Jorge Recalde, en los próximos días deberá comenzar a recorrer la ruta de la carrera en compañía de su navegante. La gente del Jolly Club le ha garantizado por el momento la disponibilidad de un FIAT UNO TURBO G.A. para esta oportunidad, en razón del retraso de Abarth con la producción de los nuevos Delta 4WD G.A.; pero luego del retorno de la escuadra Lancia de Suecia, podría darse que Angiolini consiga un tercer Lancia G.N. para el argentino, que podría así disponer de una unidad similar a las utilizadas por Fiorio JR. y Caneva.

A efectos de dar una idea de como se preparan los equipos europeos para las carreras del mundial, digamos que ya han comenzado a trabajar en la ruta de Portugal los hombres de la escuadra Renault

ECCESTONE PROMOTOR DE F.I.S.A.?? - Sigue la corriente de rumores con respecto al gran cambio de estructuras que se está "cocinando" en Paris y que seguramente transformará en gran medida el actual esquema de poder dentro del automovilismo deportivo. Luego de la versión que anticipamos la semana pasada, que indicaba la intención de Jean Marie Balestre de "eliminar" a la FISA y concentrar su poder en la presidencia de la FIA, otra versión, que proviene desde Londres, refuerza la idea con una variante nueva: según parece Balestre le habría ofrecido a Bernie Ecclestone hacerse cargo de la promoción total de la imagen de la FISA, es decir de todos los Campeonatos Mundiales y Europeos que actualmente están bajo la órbita del órgano deportivo de la FIA. Ecclestone conseguiría de este modo el objetivo de mantener todo el esquema bajo control, sin peligro de tener que "luchar" contra otras especialidades que puedan llegar a hacer sombra sobre la F.I. Esta decisión la

tomaría Balestre como presidente de la FIA y evitaría la oposición del Comité Ejecutivo de FISA. Desde el punto de vista práctico, nadie duda de la capacidad de Ecclestone para manejar la venta y la promoción de los distintos certámenes mundiales, cosa que ya comenzó a hacer, consiguiendo el "sponsor" para el Mundial de Turismo, que estuvo a punto de naufragar por esa carencia. Pero por otra parte será inevitable la reacción de muchos intereses en otras categorías, que precisamente no comulgan con Ecclestone. Incluso habría que ver cuál será la reacción de las fábricas que están presentes oficialmente en los distintos certámenes. Ahora se espera la próxima reunión del C.B. de la F.I.S.A. para conocer los próximos pasos de Balestre.

VIA AL MUNDIAL DE TURISMO - Tal vez la semana próxima sea presentado oficialmente el nuevo Campeonato Mundial de Turismo Grupo A. Merced a la gestión de Ecclestone apareció el sponsor que, entre otras cosas, garantiza un mínimo de 45

minutos de cada carrera por TV en directo. También se ha definido el calendario, que constará de 12 carreras: 22/3, Monza; 26/4, Estoril; 24/5, Anderstorp; 12/7, Nurburgring; 25/26/7, Spa; 9/8, Erno; 3/9, Silverstone; 20/9, Nogaro, y luego Bathurst (Australia), Fuji (Japón), Wellington (N.Zelandia) y Calder (Australia) con fechas a confirmar. También se supo que cambiará el puntaje a efectos de evitar que el título quede en manos de una marca de la clase inferior como sucedió en el Euro '86 con Toyota, que monopolizó la división 1 (hasta 1.600 cm³) y quedó como Campeón Europea.

Este año el Mundial otorgará la escala 20/15/12, en cada división, pero además dará otra escala similar para los diez primeros de la Clasificación General, con lo cual el ganador absoluto (seguramente de División 1 o 2) cosechará 40 puntos. Con respecto a los pilotos se utilizará la misma escala para los diez primeros de la General.

El trabajo de los principales equipos ofi-

ciales continúa a gran ritmo. B.M.W. deberá recurrir a las coupes 635 para la primera carrera, ya que hasta abril no tendrá homologado el M3 por no haber completado aun la fabricación de las 5.000 unidades requeridas. Ford, a su vez, está realizando tests con la Sierra Cosworth en Estoril probando nuevas suspensiones, frenos y neumáticos Pirelli. Alfa Romeo también está probando en varios circuitos italianos con Giorgio Francia, habiendo definido la contratación de Nannini y Barilla para el equipo oficial. También hay aprestos de General Motors Australia que presentará el potente Holden Commodore de 430 HP, mientras que despiertan expectativas el Toyota Supra y la Maserati Biturbo que serán asimismo de la partida, sin olvidar a los Mercedes 190 y a los Rover Vitesse que fueron animadores principales del "Euro-turismo" '86.

LA F.3 COMIENZA A MOVERSE - Con los tests del nuevo Reynard 873, ha comenzado el "ruido" de la temporada europea de F.3.



to de Mazda, y aunque los campeonatos siguen mostrando supremacía italiana, esta victoria sirve para tonificar los ánimos en el equipo nipón y también para ponerle pimienta al certamen, siempre y

cuando la verificación técnica no dice lo contrario.

Clasificación final

2da. fecha del Campeonato Mundial '87-13 y 14 de febrero. Etapas: 2 - recorrido: 1.180,36 km - 27 Especiales (410,130

km) - Cabecera, Karlstad.
1º Salonen-Harjanne (Mazda 323 T 4WD) 44h1 1m00s; 2º Ericsson-Bilistam (Lancia Delta HF 4WD) a 23s; 3º. Kankkunen-Piironen (Lancia Delta HF 4WD) a 1m46s; 4º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 T 4WD) a 2m01s; 5º. Alem-Kivimäki (Lancia Delta HF 4WD) a 3m26s; 6º. Blomqvist-Berglund (Ford Sierra 4x4) a 3m30s; 7º. Eklund-Witlock (Audi Quattro Coupé) a 3m48s; 8º. Eriksson-Johansson (VW Golf GTI 16V) a 4m25s; 9º. Danielsson-Eklund (Audi Quattro Coupé) a 6m47s; 10º. Johansson-Ostensson (Opel Kadett GTI) a 8m25s.

Ganadores de Especiales: Salonen, 9; Eriksson, 7; Sundström, 5; Kankkunen, 4; Ericsson, 3; Alen, Carlsson, Eklund y Blomqvist, 1.

Campeonatos:

Marcas: Lancia, 37; Mazda, 30; Audi y Ford, 20; Volkswagen, 13; Renault, 4; y Opel 1. **Pilotos:** Kankkunen, 27; Biasion y Salonen, 20; Carlsson, 18; Blomqvist, 16; Eriksson, 15; Röhl, 12; Eriksson, 9; y Alen, 8. **Pilotos G.N.:** Fionio, 20; Nilsson y Balas, 13; Pianciatici, 9; y Olsson, 7. **Próxima fecha:** Rally de Portugal, del 10 al 14 de marzo.

Ranto Ragnotti como Chatriot a bordo de sendos "muletos" R.11 Turbo trabajarán sobre el recorrido durante las cuatro semanas que restan hasta la carrera. Evidentemente, nada se deja librado al azar.

VUELVEN VATANEN Y ZANUSSI - A raíz de la inactividad de Peugeot en el Mundial de Rally, Jean Todt ha autorizado a sus pilotos Ari Vatanen y Andrea Zanussi para que participen con otras marcas en algunas pruebas del certamen. En el caso del finlandés, firmó con la escuadra oficial Audi para correr en Acropolis y 1.000 Lagos con uno de los nuevos Audi 200 Quattro Turbo. En tanto, Vatanen, correrá 3 en la Baja 1000 en California y la Pike's Peak, en EE. UU con un Peugeot oficial.

Por su parte, Zanussi, además de hacer la Baja 1000 con Peugeot y el Campeonato Italiano de Rally con un 309 GTI G.A. de Peugeot Italia, firmó con Nissan. Tripulará un 240 RS oficial en el safari, en Acropolis y en el Olympus o el Hong Kong-Pekin. Este acuerdo con los japoneses, Zanussi lo consiguió a través de la intermediación del keniano Mehta, coequipier suyo en el Paris-Dakar.

TAMBIEN LANCIA EN EL EUROPEO - La marca italiana ha comenzado con el pleo derecho su participación en el "Euro" de Rally. En

ocasión del Rally Boucles de Spa que se realizó en Bélgica con coeficiente 2 por el Europeo, el triunfo fue para el local Patrick Snijers con un llamante Lancia Delta 4 DW G.A. presentado por la escudería Tre Cazzelle. La carrera se disputó, contra lo previsto, sin nieve y con lluvia, dando más posibilidades a los autos con tracción simple, que de todos modos no lograron hacer mucho. El subcampeón Europeo del '86 dominó la prueba a voluntad, mas aún luego del temprano retiro de Droogmans (Sierra 4x4 oficial de la Ford belga) a causa de la rotura de la caja de velocidades. Escoltó a Snijers el Audi Coupé Quattro de Munster. Digamos que el belga largó la carrera casi sin haber probado el auto, que arribó desde Abarth apenas un par de días antes de la largada.

PRIORIDADES DE LA F.I.S.A. - La FISA dio a conocer la lista de pilotos con prioridades A y B para el Mundial de Rally. La extensa lista incluye a los siguientes volantes: "A", Alen, Biasion, Blomqvist, Cerrato, Chatriot, Dal Zoppo, Droogmans, Eriksson, Grundel, Kankkunen, Loubet, Mikkola, Ragnotti, Röhl, Saby, Salonen, Snijers, Tabaton, Thorp, Vatanen, Waldegaard y Weber; y entre los "B" figuran dos argentinos: Recalde y Reutemann.

Las primeras pruebas del nuevo producto británico fueron realizadas por el team Madgwick en Paul Ricard, con la conducción de Andy Wallace y Peggy McCarthy. Tras mejorar en medio segundo los tiempos del chasis '86, todos retornaron conformes a Inglaterra, habiendo constatado una mejora en la calidad "velocística" del auto, único punto débil del Reynard en el '86. Por su parte, Ralt también comenzará pronto a ensayar el nuevo RT 31, del cual ya hay un ejemplar terminado y una treintena en construcción. Por lo visto, el RT 31 tiene menor sección frontal, mayor rigidez gracias a la incorporación del "honey-comb" en el chasis, mejoras en los laterales y nuevas suspensiones delanteras, similares a las utilizadas por Ralt en los F.3000 del año pasado. Uno de los primeros equipos en recibir el nuevo auto, será el oficial VW, tras lo cual Victor Rosso y Peter Zakowski comenzarán los tests.

CLARIFICADO EL CALENDARIO DE F.3000 - Nuevamente se modificó el calendario de

la F.3000, eliminando en este caso la decorativa presencia de tres carreras sudamericanas.

A nivel de Campeonato no habrá confrontaciones intercontinentales. Aunque a fin de año se realizará una prueba en Japón con la nueva F.2 nipona, que ha adoptado el reglamento, de la F.3000. La carrera se realizará en Suzuka pero no otorgará puntos. El Campeonato comenzará el 12/4 en Silverstone, siguiendo el 26/4 en Mugello y el 10/5 en Vallelunga. De allí pasará a Spa el 16/5, única ocasión en que compartirá programación con la F.1. El cierre, tras las restantes pruebas pactadas se realizará el 11/10 en Jarama.

Siguiendo con la categoría, adelantamos que el chileno Eliseo Salazar será el primer piloto del team de Bertram Schaffner, quien presentará uno de los nuevos Ralt RT 21/87. También ha sido presentado el nuevo Dallara 3087 para la especialidad, tema sobre el cual volveremos la semana próxima.

FORMULA UNO AL DIA

NOVEDADES ITALIANAS - Luego de la confirmación de la escuadra Minardi con Nannini y el español Campos -este último tras garantizar un aporte de un millón de dólares por vía del sponsor Lois-, también Enzo Osella definió su programa '87 para F.1. Luego de la lamentable temporada '86, Osella resolvió presentar este año un solo auto, a efectos de concentrar su potencial y no diversificar esfuerzos. El piloto será Alex Caffi, que debutará con ese coche en el G.P. de Italia del año pasado. En cuanto al chasis, ya se ha construido una nueva versión más liviana y más rígida. El auto tendrá 10 cm menos entre ejes, y una aerodinamia totalmente revisada. Osella también ha trabajado sobre el Alfa V 8 turbo, dotándolo de nuevas tapas, diversos pistones y nuevo cigueñal, con lo cual logrará mayor robustez para disponer de 800 HP confiables en carrera. El nuevo Osella del '87 estará muy próximo a los 550 kilos y se espera comprobar la mejora, con el cronómetro, en los próximos tests que realizarán en circuitos de la península.

Siguiendo con Italia, el ingeniero Carlo Chiti confirmó la construcción del motor aspirado de 3.500 cm³ que Motori Moderni ofrecerá al mercado de la F.1 en el '88. Se trata de un 12 cilindros en V a 120 grados, que erogará aproximadamente unos 650 HP a 13.000 RPM. Siguiendo la tendencia de los grandes constructores, Chiti utilizará en el nuevo propulsor materiales como cerámica, titanio y fibra de carbono, mientras que blocks y tapas estarán realizados en aleación de aluminio. El motor pesará unos 160 kg. y una novedad importante será el empleo de 5 válvulas por cilindro. Chiti espera incrementar el número de usuarios del nuevo motor, a efectos de amortizar mas fácilmente el desarrollo.



He aquí el flamante Ligier JS29 con motor Alfa Romeo 415 87.7, un cuatro cilindros en línea, biturbo que no parece haber nacido bajo los mejores auspicios. En efecto, por ahora la alianza francoitaliana no se ve muy sólida.

LIGIER Y UN MATRIMONIO INCIERTO - El paso de Alfa Romeo a la órbita del grupo Fiat ha provocado un claro cambio de filosofía dentro de la empresa milanesa, que también se ha dejado sentir en el ámbito deportivo. Sin ir más lejos, en ocasión de la presentación del nuevo Ligier-Alfa (foto), las declaraciones del ingeniero Gianni Tonti provocaron no poca sorpresa entre los periodistas presentes en Le Castellet. El máximo responsable de Alfa Corse, luego de aclarar que no estará presente en los GP de F.1, explicó: "Para Alfa Romeo el objetivo principal del '87 es el mundial de turismo, y por ello estaremos oficialmente con dos unidades en todas las carreras del nuevo campeonato. En F.1 estamos respetando un simple contrato de provisión de motores con Ligier, pero nada más. Es cierto que el convenio prevé una duración de tres años, pero en vistas de los cambios reglamentarios, podíamos quedar libres del compromiso a fines del '87. Seguramente todo dependerá de los resultados. El motor será seguido en carrera por cinco hombres de Alfa Romeo, en tanto que yo estaré siguiendo a los modelos 75 de Grupo A".

Evidentemente, Guy Ligier no debe estar muy tranquilo en cuanto al futuro, pese al contrato. Las declaraciones de Tonti parecen corresponder a la estrategia turinesa que, como habíamos anticipado, prevé la dedicación de Ferrari a F.1, Lancia a Rally y Alfa Romero a Turismo y eventualmente, al proyecto Incheonápolis. Sin embargo nadie sabe explicar por qué en Settimo Milanese se sigue trabajando sobre el proyecto de un motor aspirado de 10 cilindros para la F.1 del '88.

Siguiendo con Ligier, digamos que los tests que estaba llevando a cabo René Arnoux con el nuevo JS29, debieron interrumpirse a raíz de cuatro roturas de motor que diezmaron la dotación en poder de la escuadra gala. Problemas de lubricación y roturas de válvulas obligaron a retornar los motores a Italia para su revisión. Se espera superar los inconvenientes, para los tests de esta semana en Jerez, donde también estarán Ferrari y Minardi. Hay mucha expectativa por verificar a fondo el resultado de los dos turbos en paralelo que utiliza el 4 cilindros italiano. Cada válvula de escape dispone de una salida independiente, alimentando así a través de un sistema "spaghetti" a las dos turbinas con carga de los 4 cilindros. Los ensayos en banco de pruebas indicaron una superioridad de 30HP con este sistema, en relación con el de una sola turbina grande, además de una sensible mejora en cuanto a la respuesta del turbo.

En cuanto al nuevo chasis francés, que alcanzó a marcar sólo 1m04s60 en el circuito chico de Paul Ricard, también hay muchas expectativas por develar en las pruebas de Jerez. Arnoux vivió momentos no muy grates al haber cedido un elemento de la suspensión trasera durante los primeros tests de Le Castellet, y pese a la ausencia de consecuencias graves, esto obligará a estudiar la causa de la rotura. Tampoco pudo comprobarse la eficiencia de la novedosa suspensión delantera que utiliza los conjuntos resorte/amortiguador ubicados en posición longitudinal, paralelos al eje del chasis e inclinados hacia atrás. La vinculación a los brazos se consigue a través de un sistema de bieletas. Según Michel Tétu, este dispositivo de suspensión permitió reducir la sección anterior, incrementar la rigidez del monocoque y facilitar el trabajo de puesta a punto en los circuitos. Ahora todos esperan las pruebas españolas.

CANADA SE CORRE EN MONTREAL - Con la sentencia del juez de la Corte Suprema, se puso punto final a la controversia planteada en torno a la disputa del próximo G.P. de Canadá. Como adelantamos, Labatt había presentado una demanda contra la ciudad de Montreal, tratando de hacer valer sus derechos ante la rescisión unilateral del convenio de "sponsorización" que desde 1982 ha permitido la realización del G.P. de F.1 en el circuito de la Ile de Notre Dame. El juez rechazó la demanda, invocando razones "de interés público" y allanando el camino a Molson -la marca convocadora rival- quien ya tenía firmado un acuerdo secreto con Ecclestone para el G.P. del '87, a cambio de patrocinar solo la carrera de F.1 en Toronto, renunciando a realizar la de Montreal de esta categoría.



Oscar Rubén Larrauri
Massimo Sigala
Gianfranco Brancatelli
PORSCHE 962

CORSA

Equipo Brun Motorsport
2os. en las 24 Horas de Daytona 1987
CAMPEONATO I.M.S.A. GTP

Foto: Sergio M. Goldberg